coches TV

Altaqama coches

AÑO XXI

CONTACTO: ALFA ROMEO JUNIOR 280 VELOCE
Revolución deportiva a escala

PRUEBA ECO

RENAULT RAFALE E-TECH FULL HYBRID

EL MEJOR EN LA HISTORIA DEL ROMBO

200 CV

4,7 l/100 km

COMPARATIVA ECO

313 CV
0,6 l/100 km

286 CV

6,7 l/100 km

MERCEDES-BENZ E 300 de ALL-TERRAIN vs. AUDI A6 ALLROAD 50 TDI

Funcionalidad sobre asfalto y más allá

Hasta 367 CV

258 CV

7,4 l/100 km

PRUEBA ECO **MERCEDES-BENZ CLE 300 4MATIC CABRIO**

Sueño de verano

CONTACTO

AUDI A5 Nueva generación, en otoño

272 Y 544 CV

Nº 260 • 3,99€

CON LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA

CONTACTO Eléctrico

POLESTAR 4 SUV cupé sin igual

lanzarotecaliente.com

PEUGEOT
NUEVO 3008
HYBRID

IMPULSA TUS EMOCIONES

- **50% de conducción eléctrica en ciudad**
- **Nuevo i-Cockpit con pantalla panorámica de 21”**

Gama 3008 Hybrid: Consumo de carburante WLTP combinado de la versión básica sin opciones (l/100km) 5,5. Emisiones de CO_2 WLTP (gr/km) 123 en ciclo combinado. Más información en https://www.peugeot.es/wltp.html

Altagama Coches
Nº 260 • AÑO XXI

sumario

32. REPORTAJE
40 AÑOS DE AUDI SPORT QUATTRO

Han pasado cuatro décadas del lanzamiento del Audi Sport quattro, coche del que se hicieron 200 unidades para homologar el grupo B de rally con el que la marca dominó la competición de la época. Aquel coche introdujo la tracción total como estándar en la disciplina. Acabamos de conducirlo, no se lo pierda.

48. CONTACTO
VOLKSWAGEN GOLF R

Hemos podido ponernos al volante de la nueva edición Golf R, de momento en una unidad preserie. Sin embargo, en estas páginas desvelamos todas las características de la máquina definitiva, que se planta en 333 CV y que porta tracción total. Debuta el próximo otoño en los comercios españoles.

56.
CONTACTO
PEUGEOT E-5008
Hemos viajado a Suecia para conducir por primera vez el flamante SUV del león, declinación de 7 plazas del no menos novedoso E-3008. Ese aforo viene de serie en toda la gama (siempre automática), por cierto, configurada por motorizaciones híbrida ECO, de 136 CV, plug-in CERO con 195 y eléctrica (CERO) de 210, 230 y hasta 320 CV, esta con doble motor y doble tracción.

58. COMPARATIVA ECO

RENAULT SCENIC E-TECH ESPRIT ALPINE 160 kW GRAN AUTONOMÍA vs. KIA e-NIRO EMOTION 150 kW 65 kWh

Cara a cara dos modernos crossover completamente eléctricos con amplio radio de acción, para no padecer por la recarga. El asiático es más veterano, aunque competente frente a la modernidad que despliega el galo.

66. CONTACTO

FORD EXPLORER

Ford ya vende a menos de 40.000 € (con todas las ayudas posibles) este inédito SUV eléctrico medio, basado en los Volkswagen ID.4 y compañía: mecánicas de hasta 340 CV y rango máximo por encima de 600 km.

94. PRUEBA ECO

MASERATI GRECALE FOLGORE

Prueba a fondo del primer Maserati todocamino 100% eléctrico: anuncia 487 km de autonomía homologada y rinde nada menos que 550 CV. Además de contar con tracción total para digerir en condiciones todo ese torrente, concentra el dinamismo habitual de la marca y también su singular saber hacer artesano inherente a los interiores. Excelente punto de partida eco sostenible.

editorial

Va a da que hablar: me refiero a los aranceles a los coches chinos y a otros que, no estando hechos allí, portan elementos gravosos como las baterías fabricadas en el gigante asiático. Ejemplo práctico: Tesla. La cosa promete, pues las marcas chinas han experimentado un auténtico boom de ventas en España en el primer semestre de 2024, quizá anticipando lo que pueda pasar. Hay casos en los que las subidas han sido de casi el ¡1.000%! Casi seguro, esto podría cambiar con la entrada en vigor de los aranceles de la Unión Europea (UE): del 17,4% a la compra de coches BYD, del 19,9% en el caso de Geely (accionista de Smart, Polestar y Lynk&Co) y del 37,6% para SAIC (dueña de MG). La cosa es clara: la autoridad comunitaria persigue evitar que los automóviles chinos, sean eléctricos o no, inunden los mercados del Viejo Continente a costa de los fabricantes locales. Y hay motivos para ello: son más baratos (mano de obra de menor coste, fuertes subvenciones gubernamentales...) y técnicamente suficientes en la mayoría de casos. Desde luego lo suficiente para convencer a un usuario que, como en las grandes ciudades patrias, viene acosado por las zonas de bajas emisiones (ZBE). Y es que, aún estando empadronado en ellas, desde el 1 de enero de 2025 no podrá usar su coche si no tiene, al menos, sello ambiental B de la DGT. Parece que para evitar graves reprimendas comerciales la UE solo ha previsto que los gravámenes duren solo cuatro meses, y que tras el verano los Estados miembros voten para decidir si se extiende su aplicación a cinco años.

Eduardo Cano

BÚSCANOS EN: TikTok coches TV

ADEMÁS...

6. **Contacto:** Audi A5
10. **Prueba ECO:** Renault Rafale esprit Alpine E-TECH Full Hybrid 200 CV
18. **Concept Car:** Honda Prelude Concept
22. **Dossier :** Novedades hasta final de año
36. **Contacto:** Audi Q6 e-tron
38. **Prueba ECO:** Audi Q4 Black Line Edition 45 e-tron
44. **Contacto:** Audi e-tron GT
46. **Contacto:** Polestar 4
50. **Prueba ECO:** Mercedes-Benz CLE 300 4MATIC Cabrio
68. **Contacto:** Mercedes-AMG E 53 Hybrid 4MATIC Plus
70. **Contacto:** Mercedes-Benz Clase V y EQV
72. **Contacto:** BYD Tang
74. **Contacto:** BMW M5
76. **Comparativa ECO:** Audi A6 allroad 50 TDI quattro vs. Mercedes-Benz E 300 de 4Matic All-Terrain
84. **Prueba ECO:** Ford Kuga 2.5 Duratec PHEV AT FWD ST-Line X
90. **Contacto:** Kia Sorento
92. **Avance:** Jeep Wrangler 4xe
100. **Contacto:** Volkswagen ID. BUZZ GTX
102. **Contacto:** Alfa Romeo Junior 280 Veloce
104. **Comparativa:** MINI Countryman John Cooper Works ALL4 vs. Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC
112. **Fuera de serie**
114. **Mercado**
115. **Guía de precios**

Altagama MOTOR Editor Motor: Martín Gabilondo • Dirección: Eduardo Cano (ecano@grupov.es) • Redacción: Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín • Portada y Maquetación: Jorge Molina • Fotografía: Paloma Soria • Directores de Publicidad: Ana Cid (acid@grupov.es) y Carlos Martín (cmartin@grupov.es) • Fotomecánica: Carlos Esteso y Roberto Del Barco • Colaboradores: Andrés Izurieta, Karam el Shenawy, Álvaro Ruiz y José Armando Gómez

GRUPOV Editor: Martín Gabilondo Viqueira • Director Comercial: Sergio Herráez • Director de producción y distribución: Martín Gabilondo Sánchez • Directora financiera: María Pérez Acín • Director de Arte: Javier Corral • Redacción, publicidad y suscripciones: C/ Valportillo Primera, n.º 11 - Tel. 91 662 21 37 - Fax 91 662 26 54 28108 Alcobendas (Madrid) suscripciones@grupov.es - www.grupov.es E-mail: altagama@grupov.es • Publicidad Alemania: MSI - Media Service International GmbH - khg@media-service-international.de • Imprime: Rotocobrhi • Distribuye: SGEL. •Depósito Legal: M-49389-2002 • ISSN: 2254-9897 Controlado por ojd

Precio: 3,99 euros (IVA incluido)
Precio en Canarias: 4,14 euros (sobretasa aérea)

NOTA: Las opiniones, notas y comentarios serán responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. © Editorial Grupo V. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V.

NX

SIÉNTETE NX
PÁSATELO LEXUS

HÍBRIDO / HÍBRIDO ENCHUFABLE

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

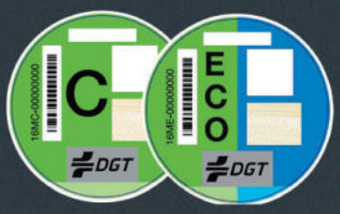
AUDI A5

Todo cambia en Audi

Hemos tenido la oportunidad de conocer en primer persona el nuevo A5, modelo que no solo incorpora la última tecnología de conectividad y eficiencia de Audi, también establece un antes y un después en la compañía. Así es la nueva berlina media de Ingolstadt, que llega en noviembre.

Eduardo Lausin

Sí, es el nuevo A5, pero al mismo tiempo es el nuevo A4. Déjeme explicarle porque esto va más allá de un juego de nombres. Seamos claros: el A4 desaparece, al menos en el formato que hasta ahora conocíamos. Desde ahora este A5 será la berlina media de Audi, que trae consigo una variante familiar Avant y, quizá más adelante, sume opciones cupé y descapotable. Eso es lo fácil, lo complicado viene ahora: desde ya todos los números pares corresponden a vehículos eléctricos y los impares, a térmicos. Explicado de otra forma, el A5 es un vehículo con motores términos (basado en la □□□



Las claves

- Sustituye a los A4 y A5; carrocerías sedán y Avant
- 4,82 metros de largo y hasta 476 litros de malertero
- Nuevo multimedia basado en Android con IA
- Iluminación personalizable y activa
- Motores de gasolina y diésel con hibridación MHEV+
- A la venta en julio (entregas en otoño), desde 51. 050 €

La sensación de calidad en el interior es elevada, a pesar de acudir a gran cantidad de materiales reciclados. Espacio a bordo correcto.

El maletero oscila entre 445 y 476 litros con cinco plazas habilitadas. La ventaja del Avant son las formas más cúbicas del baúl.

nueva plataforma PPC) y, si alguna vez llega a ocurrir, un futuro A4 será irremediablemente eléctrico.

Gana tamaño

Es grande: mide 4,82 metros de largo y estrena lenguaje de diseño en la marca, con la iluminación como protagonista. Esta es personalizable (la luz diurna, por ejemplo, ofrece diferentes patrones a elegir) y está preparada para sistemas carto-x, es decir, comunica con el entorno. Sin ir más lejos, al activar los cuatro intermitentes los pilotos muestran una señal de peligro.

Dentro también es inédito, si bien seguro le recordará al flamante Q6. Eso es porque ambos comparten sistema de infoentretenimiento, el más avanzado en la casa, con sendas pantallas, una de 11,9" para la instrumentación y otra de 14,5 para el multimedia. Este integra inteligencia artificial, se basa en la arquitectura Android y, gracias a la conectividad, además de actualizarse en remoto es compatible con multitud de aplicaciones de terceros. Adicionalmente, como opción, el pasajero puede disfrutar de una tercera pantalla de 10,9".

La tecnología MHEV+ mueve el coche en modo eléctrico a bajas velocidades

La gama mecánica está bien definida y propone desde el lanzamiento una interesantísima alternativa diésel. Se trata del archiconocido 2.0 TDI de 204 CV que incluye sistema de hibridación ligera MHEV+, y que en consecuencia se hará con el cada vez más codiciado distintivo ECO de Tráfico. Al respecto, hablamos de una nueva evolución del sistema híbrido, esta vez capaz de mover el coche en modo de forma totalmente eléctrica a baja velocidad. Y Audi cifra la mejora de eficiencia en casi 0,4 l/100 km. Este sistema llega igualmente a la versión tope de gama S5, que emplea un propulsor V6 turboalimentado de 367 CV repartidos a las cuatro ruedas mediante la tracción total quattro. Claro está, el S5 también lucirá la viñeta ECO de la DGT.

La oferta continua con sendos gasolina 2.0 TFSI, de 150 y 204 CV, aunque ninguno con MHEV+ por cuestión de posicionamiento, nos cuentan los ingenieros.

Como avanzaba, el nuevo Audi A5 también ofrece una declinación de carrocería familiar A5 Avant, con la parte trasera de la carrocería más cúbica, si bien la marca ha querido exhibir más bien un concepto Shooting brake. Esto genera un impacto muy positivo a nivel estético, pero en el plano práctico plantea dudas, pues mientras el A5 ofrece 445 litros de maletero, el A5 Avant solo añade 31 más, que a su vez son menos que los disponibles en el vigente A4 Avant.

Para terminar, la gama A5 acaba de abrir pedidos, si bien las primeras unidades no aterrizarán en manos de los clientes españoles hasta bien entrado noviembre. En todo caso, el precio arranca en 51.050 €, que son 2.260 más si nos decidimos por el Avant. □

Lo hemos visto y subido a él; su diseño es armonioso y musculado, pese a resultar un tanto evolucionista.

ESPECIAL

LEXUS LBX
Lujo contemporáneo

Altas cotas de lujo para el modelo más compacto de Lexus. Así es el nuevo LBX, un sofisticado crossover híbrido altamente eficiente y de atractivas líneas contemporáneas también definido por el confort y por detalles interiores que transmiten una calidad superior, propia de un modelo de alta gama.

El LBX exhibe un aspecto fresco y un estilo de 'lujo casual' que recoge los gustos modernos dentro de una silueta altamente seductora. Su enfoque conecta con un nuevo público, más joven e interesado por el estilo, reinterpretando la calidad y la factura artesanal características de Lexus en clave moderna. Siguiendo esta filosofía, propone una diversidad de opciones a escoger, en línea con la apuesta de la marca por ofrecer un lujo más personal. De ahí los ambientes Elegant, Relax, Emotion y Cool, cada uno de carácter distintivo (refinado, dinámico, deportivo...) a través de la selección de colores, tacto e imagen de tapicerías y acabados. Por otra parte, y en sintonía con las vigentes inquietudes medioambientales, da a elegir un interior sin cuero como alternativa al Ultrasuede o al exclusivo cuero de semianilina, hasta ahora exclusivo de la berlina de representación Lexus LS.

Enfoque y 'lujo casual' conectan con un público que prima el estilo

Sensación de confianza

Pese a sus dimensiones compactas, depara confort, confianza y seguridad al volante conforme a la filosofía Lexus Driving Signature. Justo a los mandos, vista dominante inherente a un SUV y sustentada en un bajo cuadro de mandos digital, de 12,3" y personalizable, y en un amplio parabrisas.

Equipa multimedia Lexus Link Connect en pantalla táctil central de 9,8", control por voz de estilo conversacional y sencillos e intuitivos mandos físicos para el audio y la climatización. La gama, dotada de lo último en seguridad y asistencias de conducción, contempla un amplio abanico de detalles al estilo del asistente climático que optimiza constantemente las fuentes de calefacción y refrigeración para cada ocupante o la posibilidad de instalar sonido Mark Levinson premium con 13 altavoces, expresamente diseñado para la arquitectura interior del LBX. □

Ergonomía y selección de materiales con la factura artesanal característica de Lexus, aquí reinterpretada en clave moderna.

Compacto pero versátil: el maletero, diáfano y accesible, varía capacidad en función de si la tracción es delantera o total.

PRUEBA ECO

RENAULT RAFALE ESPRIT ALPINE E-TECH FULL HYBRID 200 CV

Sin duda, el mejor

Desde siempre, Renault ha sabido hacer coches de muchos tipos: grandes, pequeños, utilitarios, deportivos, comerciales, camiones... Este que nos ocupa es, a nuestro juicio, el mejor turismo fabricado en su dilatada trayectoria. Descubra en estas páginas por qué.

Eduardo Cano Paloma Soria

FOR SAFER CARS
EURO NCAP
TEST 2022
ADULT OCCUPANT 87%
CHILD OCCUPANT 83%
PEDESTRIAN 69%
SAFETY ASSIST 87%

RENAULT RAFALE ESPRIT ALPINE E-TECH FULL HYBRID 200 CV

Tipo de motor	**Gasolina HEV, 3 cilindros en línea turbo+doble eléctrico**
Cilindrada	**1.199 cm³**
Potencia máxima	**200 CV**
Par máximo	**n.d.**
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,9 segundos**
Precio base	**46.185 €**
Gama desde	**41.820 €**
Cuota Renting*	**desde 513 €**
Lanzamiento	**Mayo de 2024**
Valoración Altagama	★★★★½

ECO DGT

*consultar condiciones en promociones.renault.es

Me vienen a la cabeza Renault de solera que, gustarían más o menos, pero eran auténticos cochazos: los R20 y R30, el R25, el singularísimo Vel Satis, el no menos especial (casi 'espacial') Avantime, Talisman... La marca gala sabe tocar, y cómo, todos los palos. De hecho, nada parece resistírsele, a tenor de producciones dispares como los Alpine de ayer y hoy, conceptos disruptores tipo Scenic, Espace y Twingo...

En nuestros días mandan crossover y todocaminos; también aquí Renault se emplea a fondo. Es más, dentro del nicho SUV cupé ya irrumpió con fuerza con Arkana, de innegable éxito comercial en su debut, y ahora vuelve a la carga con este Rafale situado entre los Austral y Espace, más cerca del segundo por dimensiones y que en gran parte (a fin de cuentas no inventa nada que no exista) compite con sólidos pilares tipo BMW X4 y Mercedes-Benz GLC Coupé. También con el bastante más veterano Audi Q5 Sportback, que en nada da paso a una nueva entrega.

Únicas llantas posibles, de 20" semi carenadas, en este acabado. Hay neumáticos all-season opcionales.

Llama la atención, mucho

El Rafale es grande (4,80 metros de largo en números redondos y aproximadamente 1,60 de alto), con mucha distancia entre ejes (2,74 metros) que, ahora vemos, concede un habitáculo igualmente generoso. Sin embargo el tamaño, por abultado que sea, diría poco de no contar con una silueta que, como aquí, llame la atención. No voy a entrar en si hay rasgos que remiten a otras marcas, que los hay (los faros parecen de recientes Peugeot, como los 308 y 408, mientras que personalmente encuentro una innegable similitud lateral nada menos que con el ¡Lamborghini Urus!) Lo cierto es que hace girar cabezas, y no solo por ser totalmente nuevo, sí, grande y de llamativa pintura azul metalizada con enormes llantas de 20" negras semicarenadas en esta unidad con terminación de aire deportivo esprit Alpine, que también, sino porque en si mismo, todo ello, parte a parte, gusta, punto.

Es dinámico y proporcionado, y esa misma impronta es inteligente: las puertas abren bastante y aseguran un acceso cómodo, como el enorme portón motorizado del maletero, cavidad que despacha 532 litros, mucho y ampliable por encima de 1.600 si vencemos los respaldos traseros. Precisamente, las plazas posteriores son de primerísimo nivel: admiten dos adultos bien altos para largas tiradas a todo confort e incluso a un tercero de forma puntual. Es más, disfrutan de apoyabrazos central con soportes escamoteables para móviles o tablets.

Faros full LED y pilotos traseros LED de efecto 3D de serie. Los delanteros matriciales, opción.

Sí, despliega muchas soluciones prácticas a bordo. No hay mayor revolución sobre lo visto a bordo del tándem Austral/Espace en el puesto de conducción, pero al volante hay un sinfín de huecos vaciabolsillos, como en la amplia consola (el selector del cambio va en la caña de dirección, muy mano, y libera sitio) con el reposamanos ajustable de aquellos, por cierto, con bahía para cargar mó-

RENAULT RAFALE ESPRIT ALPINE E-TECH FULL HYBRID 200 CV

LO MEJOR
Habitabilidad y confort
Exclusividad y sello ECO
Eficiencia global
LO PEOR
Visibilidad trasera justa
Prestaciones solo correctas
Faros matriciales en opción; sin limpialuneta trasera

Es grande: su acusada silueta cupé no condiciona una habitabilidad de primer nivel para cuatro adultos bien altos

VALORACIÓN

RENAULT RAFALE ESPRIT ALPINE E-TECH FULL HYBRID 200 CV

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

viles tipo Qi de forma inalámbrica. A su vez, la calidad es más que notable. Puede que la consistencia de algunas piezas sea superior en sus rivales más acreditados, cuestión de matices en todo caso pues este Renault está ensamblado a conciencia.

También juega con tecnologías a la última. Me refiero a todo lo que quepa pensar en campos como la seguridad, asistencias a la conducción (creo que los faros LED matriciales deberían ser de serie llegados a estos precios) y, desde luego, conectividad. Esta reside en el excelente sistema openR link de otros recientes en la marca, está desarrollado con Google Automotive y permite instalar de forma nativa aplicaciones recurrentes como Spotify y Google Maps, por citar un par de ejemplos. Desde luego, la integración Android Auto/CarPlay es plena y sin cable, aunque a la postre el usuario verá innecesario solapar más capas a un sistema que funciona con limpieza y reactividad instantáneas. Hasta el comando de órdenes verbales es efectivo para lo que hay en el mercado, incluido el cada vez más presente ChatGPT.

Sigo con la tecnología, presente en otros como el sistema de dirección integral 4CONTROL

La instrumentación varía presentación según el modo de marcha activo. También puuede mostrar el mapa de navegación.

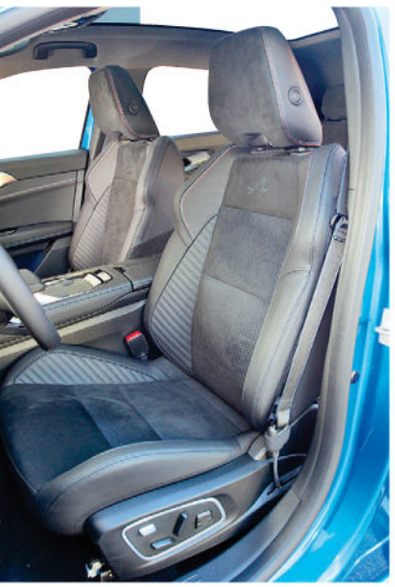
Detalle de los mandos que gestionan el control activo de velocidad, dotación de serie.

Multi Sense, o selector de modos de conducción en la firma del rombo, aquí muy a mano, en el volante.

Selector del cambio en la caña de dirección, bien posicionado para maniobrar con rapidez.

Reposamanos sobre la consola, ajustable. Adosa una bahía de carga inalámbrica para móviles tipo Qi.

Multimedia Open R link, una virguería, desarrollado con Google y con capacidad para apps nativas.



Excelentes asientos delanteros (el logo de esprit Alpine se ilumina en los respaldos) y mucho sitio detrás. El maletero es holgado.

Advanced, de serie en este acabado. La marca viene usándolo desde tiempos del Talisman, y la verdad es que lo guía sobre raíles. Recuerdo que precisamente a bordo de aquel era mano de santo. También aquí, si bien un centro de gravedad más elevado, y, claro, un peso superior (que no excesivo para un vehículo de semejante porte, 1.735 kg) no permiten tanta eficacia, aunque sí mucha apretando en curva. A menos de 50 km/h tuerce las ruedas traseras hasta 5º en sentido opuesto a las delanteras (maniobra de cine) y por encima hasta 1º en el mismo.

Solarbay, una floritura opcional (1.500 €) que torna translúcida pulsando un botón, para evitar el sol en horas críticas.

Equilibrio magistral

Y es que la dinámica es otro parabién de un tracción delantera que obedece rápido al toque de volante (solo 2,2 vueltas entre topes, solo 10,4 metros de diámetro de giro) y equilibra con maestría firmeza y comodidad. Con la mecánica probada, híbrida autorrecargable de 200 CV (única posible hasta el plug-in de 300), la de Austral/Espace con movimiento de ruedas eléctrico y motor térmico por generador, es austero (menos de 6 l/100 km sin esfuerzo, unos 7 rápido) y razonablemente ágil, más allá de un 'vaivén' que aflora acelerando sin carga en la batería, como si engranase una marcha (decalaje hasta que actúa el motor de gasolina llenando la pila). Su cambio automático multimodo no va con la celeridad de un convertidor, pero acompaña más que un variador, y los modos de marcha (Multi Sense) alteran carácter de forma apreciable entre el más eficiente y el más enérgico. □

Mecánicamente fino, es eficiente y de tracción eléctrica (el motor de gasolina carga la batería)

EL PROBADOR OPINA

Es un producto formidable, tal cual. No es barato y podría ir más equipado, pero es competitivo y tan práctico como exclusivo. Para prestaciones, la versión plug-in por llegar. Esta reacciona de forma razonable y gasta poco. En suma, un gran producto, el mejor en la historia de Renault.

FICHA TÉCNICA

RENAULT RAFALE ESPRIT ALPINE E-TECH FULL HYBRID 200 CV

PRECIO: 46.185 €
LANZAMIENTO: Mayo de 2024

MOTOR	
Tipo de motor	**Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado**
Ubicación	**Delantero longitudinal**
Cilindrada	**1.199 cm³**
Alimentación	**Inyección directa, turbo e intercooler**
Distribución	**Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro**
Potencia máxima	**130 CV a 4.500 rpm**
Par máximo	**205 Nm a 1.750 rpm**
MOTOR ELÉCTRICO 1	
Tipo de motor/Ubicación	**Síncrono imanes permanentes/delantero transversal**
Potencia máxima	**34 CV**
Par máximo	**50 Nm**
MOTOR ELÉCTRICO 2	
Tipo de motor/Ubicación	**Síncrono imanes permanentes/delantero transversal**
Potencia máxima	**68 CV**
Par máximo	**205 Nm**
BATERÍA	
Tipo	**Ión litio, central, 2 kWh**
TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción delantera**
Caja de cambios	**Automática con pares de engranajes, velocidades múltiples sin embrague**
BASTIDOR	
Suspensión delantera	**Independiente tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Independiente, paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Cremallera asistida eléctrica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y dinámico de tracción**
Frenos	**Discos ventilados de 350 mm (delanteros) y de 330 mm (traseros)**
Neumáticos	**245 / 45 R20**
Llantas	**- x 20**
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,9 segundos**
CONSUMOS	
Recorrido mixto	**4,7 l/100 km**
Emisiones (CO_2)	**106 g/km**
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.710 / 1.866 / 1.613 mm**
Distancia entre ejes	**2.738 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**1.735 kg**
Depósito de combustible	**55 litros**
Capacidad de maletero	**532 - 1.604 litros**

CONTACTO

RENAULT ESPAÑA S.A.
Avda. de Burgos, 89. 28050 Madrid

Página Web:	**www.renault.es**
Telf. atención al cliente:	**900 10 05 00**
Garantía	**3 años o 100.000 km**

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros full LED; dirección integral 4CONTROL Advanced; cámara trasera; portón motorizado; control velocidad adaptativo; ayuda aparcamiento lateral, trasero y cuesta; cuadro digital 12,3"; pantalla táctil vertical 12" openR link; servicios Google; radio digital DAB; servicios remotos y alerta cambio involuntario carril+distancia seguridad con frenada automática emergencia y de tráfico trasero.

OPCIONES Pack driving&heating: incluye asistente posicionamiento carril/atascos, faros Matrix LED y volante calefactable (1.500 €); Pack city premium: incluye parking asistido, cámara 360° y retrovisores exteriores+luz bienvenida y memoria (800 €); Head-up display (700 €); asientos del. eléctricos+masaje lumbar conductor (800 €); pintura gris pizarra (600 €); techo negro brillante (excepto si pintura negro brillante/blanco satinado, 600 €); techo de cristal panorámico Solarbay (1.500 €); pintura blanco satinado (1.200 €) o blanco satinado+techo negro brillante (2.100 €); neumáticos all-season (300 €); rueda repuesto (180 €) y sistema de audio Premium Harman Kardon (con 12 altavoces, 950 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La rueda de repuesto puede sacarnos de problemas y apenas ocupa. Personalmente, pediría el pack city premium, y desde luego los faros matriciales, buen alumbrado, todo confort.

LOS RIVALES

BMW X4 xDRIVE20i XLINE
60.600 €

Tipo de motor	**Gasolina, 4 cilindros turbo**
Cilindrada	**1.998 cm³**
Potencia máxima	**184 CV entre 5.000 y 6.500 rpm**
Par máximo	**300 Nm entre 1.350 y 4.000 rpm**
Velocidad máxima	**215 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,4 segundos**
Consumo combinado	**7,5 l/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.751 / 1.918/ 1.621 mm**
Capacidad de maletero	**525 - 1.430 litros**
Nos gusta	**Calidad de rodadura, prestaciones y ECO**
No nos gusta	**Precio elevado y dotación solo correcta**

MERCEDES-BENZ GLC 200 4MATIC COUPÉ
65.205 €

Tipo de motor	**Gasolina, 4 cilindros turbo**
Cilindrada	**1.998 cm³**
Potencia máxima	**204 CV a 6.100 rpm**
Par máximo	**320 Nm entre 2.000 y 4.000 rpm**
Velocidad máxima	**227 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,9 segundos**
Consumo combinado	**7,1 l/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.769 / 1.920 / 1.606 mm**
Capacidad de maletero	**545 - 1.490 litros**
Nos gusta	**Rendimiento, 4x4, dinámica y sello ECO**
No nos gusta	**Precio muy alto y dotación solo correcta**

HONDA PRELUDE CONCEPT

Volver a empezar

Honda resucita uno de sus nombres más icónicos en un modelo, el Prelude Concept, que dará lugar a una realidad comercial hacia mitad de década. Concentra la deportividad de sus predecesores y, como ahora es seña identitaria en la casa en la actualidad, una motorización híbrida.

Karam El Shenawy

Resucitar nombres míticos de la historia del automóvil está de moda, y si no eche un vistazo a lo que Ford acaba de hacer con el Capri. Y es que dicen que "en lo pasado está la historia del futuro", frase que en Honda parecen haberse tomado al pie de la letra, como demuestra este Prelude Concept.

Un modelo que, como el original de 1978, supone un nuevo comienzo para la marca nipona, 'preludio' de lo que está por venir en cuanto a electrificación. Y es que la estrategia de Honda pasa por convertirse en firma CO_2 neutral en 2040, con un amplio portfolio de productos sin emisiones basados en todos los sistemas de propulsión disponibles. Hasta entonces, la hibridación seguirá siendo el nexo para acercar la tecnología electrificada al gran público, y si por el camino es capaz de mantener la esencia deportiva que le caracteriza, tanto mejor.

Es justo lo que persigue con la que será sexta generación del

El Prelude vuelve y lo hace como híbrido. Ya lo apunta el detalle azul sobre el frontal.

Prelude (la quinta, vigente hasta 2001): confirmar que los eléctricos, sean del tipo que sean, no tienen que estar reñidos con el dinamismo. En este caso Honda no ha desvelado muchos datos, pero una vez la marca ha confirmado que no sería eléctrico puro y que otras voces aseguran que está desarrollado sobre la base del actual Civic (y la firma no lo desmiente), queda esperar a saber cuánto rinde para "ofrecer una experiencia de conducción estimulante", tal y como ha aseverado el CEO de Honda, Toshihiro Mibe, durante su estreno en el reciente Salón de Tokio.

No obstante, algunos responsables de la marca ya confirmaron en un pasado reciente que el Prelude "no va a ser el coche más deportivo ni el más veloz", por lo que todo hace indicar que quizá mantenga el bloque híbrido del Civic actual, que genera 184 CV, aunque, quizá esa cifra suba ligeramente por encima los 200 CV para diferenciarlo del compacto.

Chasis específico

Tampoco aclara nada relativo a la puesta a punto del chasis, aunque a buen seguro los ingenieros japoneses se han puesto manos a la obra para ofrecer novedades tanto en el esquema de suspensión como en la calibración de dirección y en la respuesta general. Honda sabe hacerlo.

Con todo, es casi seguro que el futuro Prelude no contará con

La deportividad se percibe en pequeños detalles como el equipo de frenos firmado por Brembo.

La iluminación juega un papel importante en el diseño, que estiliza todos los grupos ópticos.

En imagen, 25 años de hibridación Honda, desde el Insight de 1999, a la izquierda en verde, a la última entrega NSX, segundo por la derecha, sin olvidar al revolucionario CR-Z. Entre medias, las dos generaciones Prelude, el original en blanco y el más recientemente, de momento estrenado como concept car.

eje trasero direccional, elemento técnico que sí equipaba en primicia la tercera generación, original de 1988.

Déjeme hablarle del diseño, al menos del que cabe apreciar en el Prelude Concept. Solo guarda con el original la silueta de doble puerta. El resto se encuentra más cerca del último Honda NSX que de su 'tatarabuelo'. Sin dimensiones confirmadas, pero con una previsión de no superar 4,50 metros de longitud, el nuevo modelo partirá de una silueta muy parecida, emocionante, con líneas redondeadas y elementos que lo diferencian del Civic. Estos se perciben ya en el frontal, afilado y prominente, y también en una zaga ancha y perfilada que culmina en un alerón fijo de carbono. Este liviano material también está presente en los faldones, los retrovisores y el techo para mantener a raya el peso, si bien podría no formar parte del coche de producción, pues encarece y la intención de Honda es comercializarlo a un precio de entre 4,2 y 4,5 millones de yenes, es decir, por debajo de 30.000 €.

25 años de hibridación

A esa tarifa se situaría a la par de sus principales rivales, básicamente los clones Subaru BRZ y Toyota GR86, ahora que Audi despide al TT.

Coincidiendo con la puesta de largo europea del Prelude Concept (acaba de mostrarse en el Goodwood Festival of Speed, celebrado hace unos días), Honda ha aprovechado para conmemorar 25 años de tecnología híbrida. La firma nipona fue la primera en introducirla en el Viejo Continente, adelantándose un año nada menos que a Toyota, y lo hizo en 1999 con el Insight, un disruptivo vehículo tanto por diseño como por aerodinámica (sus ruedas traseras iban carenadas y su coeficiente era el más bajo del mercado, con solo 0.25) y mecánica.

Toma la plataforma del actual Civic, pero el diseño es mucho más deportivo

Al respecto, contaba con su sistema híbrido configurado por un propulsor de gasolina de un solo litro y 72 CV que consumía 3,4 l/100 km. Todo un precursor, sin duda, pues en la actualidad el portfolio al completo del fabricante asiático está hibridado, lo dicho, como paso previo a la electrificación plena. □

NOVEDADES HASTA FINAL DE AÑO

Sigue la chispa

En este escaparate adelantamos las principales primicias que llegarán al mercado en los próximos meses. Y salvo algunas sorpresas, la tendencia sigue siendo apostar por carrocerías SUV impulsadas por algún tipo de electrificación, una constante desde hace tiempo.

G. Zarzuela

En España la adquisición de vehículos eléctricos todavía nos queda grande. En Europa son mucho más activos en este campo, aunque en los últimos meses también se ha producido una evidente ralentización. Pese a todo, resulta complicado encontrar un nuevo modelo que debuta sin contar en la gama con su correspondiente variante eléctrica.

Sí crece la oferta híbrida en todas sus variantes, ya sea mildhybrid, autorrecargable o enchufable. Hablamos de un escenario con amplia y variada de nuevos productos cada vez más solicitados por usuarios que se mueven asiduamente por ciudad, por la imposición que fijan las zonas de bajas emisiones, o ZBE, y las correspondientes etiquetas medioambientales. En las siguientes páginas aglutinamos un interesante escaparate con las principales primicias que aterrizan a lo largo de esta segunda mitad del año.

Híbrido y eléctrico

ALFA ROMEO JUNIOR

El nuevo Junior llega a la vuelta del verano. Se trata del modelo de acceso a Alfa Romeo, un SUV de 4,17 metros de largo vital para aupar a la marca italiana, pues incrementará ventas en un nicho donde no estaba y donde se juega buena parte del mercado. Llega híbrido ligero con 136 CV y eléctrico puro con 156 y 280 CV. El Junior monta batería de 51 kWh de capacidad para una autonomía de 410 km en el más modesto. A su vez, el Junior Veloce (más información en este mismo ejemplar) de 280 CV presenta ajustes específicos de chasis y de puertas hacia dentro se rodea de una atmósfera más deportiva, los acabados más completos se visten de Alcantara, mientras que el maletero presenta hasta 410 litros, una cifra notable. Está a la venta desde 29.000 €.

ALPINE A290

180 y 220 CV

Es el primer Alpine eléctrico, desarrollado sobre la base del Renault 5 E-TECH. Se viste con una estética más agresiva y se rodea de una gama de motorizaciones más potente. Contempla dos versiones, de 180 y 220 CV, siempre con tracción delantera. Una y otra comparten batería, de 52 kWh de capacidad, para una autonomía que rondará 380 km. Admite cargas de 100 kW en CC y presenta función V2G, para alimentar elementos eléctricos externos. Solo mide 3,99 metros de longitud, pero presenta cinco plazas (las traseras algo justas), cinco puertas y un maletero muy razonable, de 326 litros. Promete grandes sensaciones al volante y presume de una variada oferta en cuanto a personalización (el sistema multimedia es muy completo). Las primeras unidades llegarán en la recta final de año.

Hasta 517 CV

AUDI Q6 e-TRON

Primer Audi de producción sobre la avanzada plataforma PPE compartida con el Porsche Macan eléctrico, un SUV medio también eléctrico de 4,77 metros de largo en 326 CV y propulsión trasera, o con 387 y 517 CV y tracción total quattro al incorporar un segundo motor. Su batería siempre es de 100 kWh de capacidad y la autonomía homologada alcanza 634 km. Ya disponible desde 76.420 €, las primeras entregas están llegando desde agosto. En otro orden de cosas, a la vuelta del verano estarán disponibles los nuevos RS Q8 y RS Q8 Performance, con 600 y 640 CV, respectivamente, ambos con propulsor de gasolina V8 biturbo. Su precio, desde 168.335 €.

AUDI e-TRON GT

Hasta 925 CV

Es el buque insignia de la gama de eléctricos deportivos en la firma alemana, un gran turismo de cuatro puertas y cinco metros de largo que desvela importantes avances en prestaciones, autonomía y recarga (más información en este número). Llega en tres variantes, con 679, 856 y 925 CV, la más potente correspondiente al primer RS Performance totalmente eléctrico, el vehículo de serie más enérgico fabricado por Audi hasta la fecha. Una batería de 105 kWh ofrece autonomías de hasta 611 km y admite reposiciones de 320 kW en CC. Parte de 130.280 €.

Un PHEV con 782 CV

BENTLEY CONTINENTAL GT

Cuarta generación de un insigne modelo que sigue estando disponible en carrocerías cupé y cabrio. Entre lo más destacado, una inédita mecánica híbrida enchufable que eroga 782 CV. Combina motor V8 biturbo de 600 CV y eléctrico de 190 con batería de 25,4 kWh, para circular 81 km de forma exclusivamente eléctrica. Presenta tracción total, dirección en el eje trasero y barras estabilizadoras activas, y alcanza 330 km/h y un 0-100 km/h de solo 3,2 segundos A la venta en otoño.

BMW M5

727 CV y eléctricado

Otro icono del que puede ampliar información en este ejemplar y que accede a una nueva senda al dotarse de propulsión híbrida enchufable. Palabras mayores, pues rinde 727 CV/1.000 Nm para acelerar de 0-100 km/h en 3,5 segundos y alcanzar 305 km/h. A la vez, homologa un consumo medio de 1,6 l/100km. Su motor de gasolina V8 eroga 585 CV y el generador eléctrico, otros 197. El cambio es automático y presenta dirección al eje trasero y tracción total, que cabe gestionar para que las ruedas traseras asuman toda la fuerza. El lanzamiento está previsto para noviembre a un precio de 161.000 €. Posteriormente llegará su alter ego familiar M5 Touring.

PHEV, gasolina y diésel

BMW X3

Cuarta generación que llega a finales de 2024 con un aparente cambio estético, mejoras de chasis, en la gama de motorizaciones y en el equipamiento tecnológico. Mide 4,76 metros de largo y presume de mayor habitabilidad frente a sus rivales Premium. La gama comprende un híbrido enchufble de 299 CV y 90 km de autonomía eléctrica, un diésel de 197 y dos alternativas de gasolina, con 208 y 398 CV (los tres últimos, mildhybrid ECO). La tracción siempre es total xDrive y el cambio, automático de ocho marchas. Ya se puede pedir a partir desde 63.100 €.

CUPRA TAVASCAN

Primer SUV eléctrico

Año intenso el de CUPRA. A los renovados Formentor y León, y a la llegada del Born VZ añade, en septiembre, el Terramar y en octubre, el Tavascan. Este último es el primer SUV eléctrico de la marca, mide 4,64 metros de largo y ofrece una variante con 286 CV de propulsión trasera y otra con 340 y tracción total, que agrega un segundo motor en el eje frontal. La batería en ambos es de 77 kWh para una autonomía que llega a 568 km en el más modesto. Por lo que toca al Terramar es el nuevo SUV medio de la marca. Dispone de motorizaciones de gasolina, alguna mildhybrid ECO, y de híbridos enchufables en línea con el recién llegado Volkswagen Tiguan, del que toma entre otros plataforma.

FORD CAPRI

SUV eléctrico

Ford vuelve a mirar al pasado para lanzar un nuevo modelo. Ya lo hizo con los Bronco, Mustang Mach-E y Explorer. Ahora recupera otro nombre mítico, Capri, para comercializar un inédito SUV eléctrico de 4,63 metros de largo y aspecto dinámico. Del Explorer toma plataforma y motorizaciones: serán dos, una con 286 CV y propulsión trasera y otra de 340 y tracción total. Acoplan batería de 77 y 79 kWh, respectivamente, para alcances de 627 km en el más modesto y de 592, el más enérgico. Además, ofrece cinco plazas, un interior casi idéntico al del flamante Explorer y un maletero enorme, de 572 litros. Llegará en los primeros compases de 2025, pero ya se puede adquirir desde 48.093 €.

HISPANO SUIZA CARMEN SEGRERA

La marca española más exclusiva celebra su 120 aniversario con el lanzamiento del Carmen Segrera, tercer modelo de la gama de hiperdeportivos eléctricos. Dispone de cuatro motores que suman una potencia conjunta de 1.100 CV, la propulsión es trasera, pesa 1.875 kg y cubre el 0-100 km/h en 2,6 segundos. Ahora lleva una batería de 103 kWh brutos para una autonomía que aumenta a 480 km. Entre tanto, acude a un diferencial autoblocante y a frenos carbocerámicos. No se fabricarán muchas unidades, entre otros motivos porque cada una sale a 2,5 millones de euros.

HYUNDAI SANTA FE

7 plazas y 4x4

Comienzan a llegar las primeras unidades del nuevo Santa Fe, nuevo SUV de 4,83 metros de largo, líneas rectas y aspecto robusto. En España la configuración siempre es de siete plazas, con un maletero que ofrece 725 litros con cinco asientos ocupados. Esta nueva generación renuncia al diésel y propone una variante híbrida de 215 CV y otra híbrida enchufable con 253. El cambio siempre es automático, de seis velocidades, y la tracción, total. Muy avanzado tecnológicamente, está disponible desde 57.020 € (59.820 el PHEV).

KIA SORENTO

Hasta 252 CV y 7 plazas

Kia aprovecha la llegada del verano para iniciar la comercialización de su renovado Sorento, SUV de 4,81 metros de largura y siete plazas que introduce diversas mejoras y nuevo aspecto exterior e interior. La gama de motorizaciones contempla un diésel de 193 CV, un híbrido de 215 y un híbrido enchufable de 252 CV. El cambio siempre es automático y la tracción, total. A la venta desde 45.660 €, en la segunda mitad del año agregará el nuevo EV3, crossover eléctrico compacto (4,3 metros) de 204 CV, dos capacidades de batería y hasta 600 km de rango. Y antes de acabar el año llega el renovado EV6.

LAMBORGHINI URUS SE

PHEV de 800 CV

La marca italiana pone en liza el espectacular Urus SE, versión híbrida enchufable de 800 CV y más de 60 km de autonomía eléctrica homologada merced a una batería de 25,9 kWh. Acelera de 0-100 km/h en 3,4 segundos y alcanza 312 km/h de punta. Contempla cuatro modos de conducción, tracción total, suspensión neumática y frenos carbocerámicos.

Hasta 240 CV

LANCIA YPSILON

A final de año comenzarán a llegar las primeras unidades del Ypsilon, modelo con que el la marca italiana resurge en mercados como el español. Este turismo de 4,08 metros comparte tecnología con otros de Stellantis tipo Alfa Romeo Junior, DS 3, Opel Corsa/Mokka y Peugeot 208/2008, pero se sitúa un escalón por encima en cuanto a exclusividad. Está disponible en versiones híbrida ligera de 100 CV y eléctrica de 156. Más adelante agregará un deportivo HF eléctrico de 240 CV. No es amplio en su interior, pero sí de puesta a punto dinámica frente a muchos rivales. Su precio, de 23.900 a 39.500 €.

MASERATI GRANCABRIO FOLGORE

El nuevo GranCabrio viene con sorpresa. Mide 4,97 metros de largo, contempla un interior con cuatro plazas y techo de lona eléctrico a mover hasta 50 km/h. La versión Trofeo monta bajo el capó propulsor de gasolina 3.0 V6 con 550 CV. Otra gran novedad es la declinación Folgore, impulsada por tres motores eléctricos y que rinde 761 CV. Esta última alcanza 290 km/h y acelera de 0-100 km/h en 2,8 segundos. Suma batería de 92,5 kWh para una autonomía que ronda 450 km, es de tracción total y dispone de tres niveles de control de tracción y de vectorización de par. Su precio, 209.600 €.

Gasolina o eléctrico

MERCEDES-BENZ AMG GT 63 E PERFORMANCE

En octubre llegará esta maravilla, un poderoso AMG GT 63 S E Performance híbrido enchufable que monta motor de gasolina 4.0 V8 delante y generador eléctrico detrás. La potencia final conjunta es de 816 CV y el par máximo, de 1.420 Nm. Una batería de 6,1 kWh le permite circular 13 km de forma eléctrica, poco porque su objetivo es elevar rendimiento. De hecho su velocidad máxima es de 320 km/h y acelera de 0-100 km/h en 2,8 segundos, la más rápida para un AMG de serie. Entre sus bondades tecnológicas, tracción total 4MATIC, dirección en el eje trasero, estabilización y aerodinámica activas y frenos carbocerámicos.

Diésel ECO y PHEV

MAZDA CX-80

La última novedad de Mazda es este espacioso y confortable CX-80, SUV que acaricia cinco metros de longitud y que contempla configuraciones de seis o siete plazas. La gama mecánica presume de un turbodiésel híbrido ligera de seis cilindros, con 254 CV y sello ECO, y de un híbrido enchufable gasolina/eléctrico con 328 CV que puede recorrer 60 km sin emisinoes. El cambio siempre es automático, de ocho marchas, y la tracción, total. Toma del también Mazda CX-60 buena parte de tecnología, asistencias de conducción y multimedia. Es una opción de precio razonable (desde 60.444 €) para lo que se estila en la competencia (Audi Q7...)

MERCEDES-BENZ G 580

Eléctrico: 587 CV

Hace unos meses la marca alemana actualizaba el icónico 4x4 Clase G, que porta motores diésel y de gasolina. Pero la gran novedad recae en la versión G 580, exclusivamente eléctrica. No renuncia al chasis de largueros y travesaños de aquel, a su caja reductora o al eje trasero rígido, pero monta cuatro motores eléctricos que suman 587 CV conjuntos. Lleva batería de 116 kWh para homologar 473 km de alcance, y admite cargas de hasta 200 kW en CC. Como cabe imaginar, no cede terreno aptitud offroad sobre las versiones térmicas y añade una práctica función G-TURN que le permite girar sobre si mismo en superficies sin asfaltar. En octubre por 196.221 €.

Roadster eléctrico

MG CYBESTER

Es muy probable que en otoño este coqueto roadster eléctrico recale en nuestro mercado. Biplaza de 4,53 metros de largo, el Cybester presenta techo de lona y puertas de apertura en tijera, con movimiento eléctrico. Hay dos versiones: una con un solo motor y propulsión trasera que eroga 335 CV, y otra con tracción total y 503 que acelera de 0-100 km/h en 3,2 segundos; la batería es de 64 kWh para la primera y de 77 en la más potente. La autonomía alcanza 508 km en el escenario más modesto.

MINI COOPER

JCW EV

MINI actualiza la gama Cooper de cinco puertas, así como el Countryman y el Aceman. Dispone de motores de gasolina de 156 y 204 CV y estrena declinaciones totalmente eléctricas que nacen sobre una nueva plataforma y rinden 184 y 218 CV. Esos motores son comunes al Aceman, un pequeño crossover de enfoque más urbanita. Por su parte, el Contryman dispone de otras dos alternativas eléctricas, de 204 y 313 CV, la última con tracción total ALL4. Y antes de acabar el año la marca presentará el primer John Cooper Works eléctrico de la historia.

Tres tecnologías

OPEL GRANDLAND

Mantiene el nombre y poco más: esta nueva generación Grandland estrena plataforma, crece a 4,65 metros de largo y ofrece una gama de motorizaciones totalmente electrificada. Arranca en un híbrido ligero de 136 CV, dispone de versiones PHEV y estrena declinaciones eléctricas de hasta 700 km de autonomía. Dispone de avanzados faros matriciales capaces de proyectar información en el piso y de un interior más amplio y tecnológico, siempre de cinco plazas. Llega en la recta final del año.

PEUGEOT E-5008

7 plazas

Mide 4,79 metros de longitud y presenta un habitáculo con siete plazas en toda la gama. Se comercializa en variante híbrida ligera de 136 CV, híbrida enchufable de 195 y eléctrica de 210 CV, aunque en breve la oferta de este último tipo crecerá con una versión de 230 CV y 660 km de autonomía y con otra de 326 (doble motor) y tracción total (delantera el resto). Su cabina es amplia y modulable, mientras el puesto de conducción apuesta por la segunda generación del esquema i-Cockpit, con doble pantalla de 21" orientada al conductor. También presume de una avanzada y generosa dotación tecnológica y de seguridad, confort y multimedia. A la venta desde 41.160 €.

POLESTAR 4

610 km de autonomía

Descubra más de este flamante modelo en este ejemplar, y sepa que ya están llegando sus primeras unidades, también del estandarte Polestar 3 (4,90 metros de largo, cinco plazas y versiones eléctricas de 299, 489 y 517 CV, desde 81.900 €). El 4 es un gran crossover eléctrico de 4,84 metros de largura con 272 o 544 CV y autonomía por encima de 600 km en la primera versión. Carece de luneta trasero (acude a una cámara para ver hacia atrás) y está disponible desde 65.900 €.

¡Primer 911 híbrido!

PORSCHE 911 CARRERA GTS

Porsche renueva el mítico 911 con una gran novedad: la introducción de un sistema de impulsión híbrido en versión GTS, primera con esta tecnología en la calle. El sistema rinde 541 CV, suficientes para alcanzar 312 km/h de máxima y acelerar de 0-100 km/h en tres segundos (nunca se desplaza de manera eléctrica). Ha revisado suspensión y de serie instala dirección en el eje trasero. También barras estabilizadoras activas. Está disponible en carrocerías Coupé, Cabrio, Targa, siempre con tracción a las cuatro ruedas. Disponible desde 198.102 €, llega a finales de verano.

RENAULT 5 E-TECH

Tres versiones eléctricas

En septiembre comienzan a llegar las primeras unidades de este urbano eléctrico de 3,92 metros de largo, cinco puertas y cinco plazas que es un claro guiño al popular R5 de la década de los 70. A su seductor diseño añade un interior muy original... y plazas traseras justas. Lo hay de 95 CV (en 2025), 122 y 150 CV, con autonomías de 410 km en el mejor de los casos. Está disponible a partir de 32.900 €.

Gasolina, diésel y PHEV

ŠKODA SUPERB COMBI

La marca checa tiene una segunda mitad de año muy activa. En septiembre aterrizan las primeras unidades del renovado Octavia y la nueva generación Kodiaq. El Superb y su variante familiar Combi están ya disponibles con motores de gasolina de 150 CV (incluso mildhybrid eTSI), 204 y 265 CV, y sendos turbodiésel TDI con 150 y 193 CV. El cambio siempre es automático, mientras la tracción total 4x4 se asocia a las variantes más potentes. El Superb Combi también puede ser híbrido enchufable con 204 CV y 124 km de autonomía eléctrica. A finales de 2024 debutará el Elroq, SUV eléctrico de tamaño medio (4,50 metros de longitud) con potencias entre 170 y 299 CV.

VOLKSWAGEN GOLF R

333 CV

Disponible en carrocerías berlina (cinco puertas) y familiar Variant, el Golf R (más datos en este ejemplar) es la versión más deportiva de la gama. Su motor 2.0 de gasolina escala a 333 CV, asocia cambio automático de doble embrague DSG de seis marchas y tracción total 4MOTION. Con un tope de 280 km/h equipados con pack R-Performance, son los Volkswagen de producción más rápidos del mundo, junto al Arteon R Shooting Brake.

GAMA DS E-TENSE Y DS HYBRID

Electrificación dinámica

DS Automobiles es de las firmas que más firmemente apuesta por la electrificación y la movilidad sostenible. Lo hace a través de su gama E-TENSE, presente en toda su oferta de vehículos, de manera completamente eléctrica o híbrida enchufable beneficiadas por el distintivo medioambiental CERO de la DGT. Y también con la avanzada motorización micro-hybrid, o híbrida autorrecargable, con sello ECO.

Con la atención al detalle marca de la casa reflejada en el uso de materiales nobles, a menudo tratados de forma artesanal, y multitud de soluciones de vanguardia propone una experiencia de conducción única. Por ejemplo 100% eléctrica a bordo de DS 3, híbrida autorrecargable en DS 3 y DS 4, o plug-in en DS 4, DS 7 y DS 9, con denominadores comunes como el agrado de marcha, prestaciones de primer orden, progresivas y ausentes de vibraciones, y un ahorro considerable de emisiones que llega a ser total en DS 3 E-TENSE, consecuente con la política sostenible del fabricante galo.

Este sibarita vehículo de enfoque urbano y altas tecnología y eficiencia aporta elegancia y carácter a cada viaje. Nacido sobre una avanzada plataforma, y gracias al uso de materiales innovadores, consigue hasta 557 km de autonomía urba-

La oferta E-TENSE toca toda la gama de DS Automobiles, y la Hybrid a DS 3 y DS 4

na (404 en ciclo mixto) con una batería de 54 kWh que puede recargar al 80% en solo 30 minutos en tomas ultrarrápidas. También puede hacerlo, por ejemplo, a través del DS ePro WALLBOX en 5,15 horas con un cable trifásico, según la intensidad elegida, o bien en tomas de carga reforzadas a razón de 50 km diarios con un cable reforzado de modo 2. DS 3 E-TENSE rinde 115 kW (156 CV).

Compacto sin igual

Por su parte, la exclusiva silueta compacta de DS 4 propone en su gama un conjunto híbrido enchufable E-TENSE que fija un máximo de 225 CV y que autoriza, con una batería de 12,4 kWh, un máximo de 71 km de circulación eléctrica. De prestaciones ágiles y deportivas, DS 4 E-TENSE puede recargar completamente en corriente alterna hasta 7,4 kW. Gracias a la función Geofacing del sistema de navegación, avisa de la entrada en zonas de bajas emisiones para pasar a un modo de marcha plenamente eléctrico.

Los altos de gama en DS Automobiles están simbolizados por el SUV DS 7 y el gran sedán DS 9. El primero cuenta con declinaciones E-TENSE de 225, 300 y 360 CV, los dos últimos con doble mecánica eléctrica y tracción total (delantera el de 225 CV). Con hasta 76 km de autonomía eléctrica en ciclo urbano (65 si es mixto) gracias una batería de 14,2 kWh, pueden recargar al 100% en aproximadamente dos horas en estaciones de corriente alterna de 32 amperios y 7,4 kW. Todos aseguran un rendimiento excepcional, en particular DS 7 E-TENSE 4x4 360, que acelera de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos y disfruta de chasis (suspensión rebajada 15 milímetros, frenos sobredimensionados y vías más anchas, entre otros) ultimado por la división de competición DS PERFORMANCE.

Por último DS 9, beneficiado con el todo el lujo y know-how técnico del fabricante, dispone exclusivamente de variantes E-TENSE, de 250 y 360 CV, esta con doble motorización eléctrica y tracción total. Este representativo sedán de 4,93 metros de longitud asegura hasta 75 km de marcha eléctrica urbana (73 en ciclo combinado) y permite recargar su batería de 15,6 kWh en solo 1,45 horas a un máximo de 7,4 kW. □

CUPRA FORMENTOR 2.0 TSI 333 CV DSG 4DRIVE

Mutación atlética

La profunda actualización a la que CUPRA ha sometido a su crossover fetiche Formentor no ha dejado de lado a las versiones más enérgicas VZ. Bien al contrario, la marca sitúa en la cúspide baluartes como el nuevo motor de gasolina TSI que entrega 333 CV y asocia tecnología Torque Splitter de reparto selectivo de par y sistema opcional de frenos Akebono de seis pistones.

Las mejoras en los apartados de motor y chasis garantizan una experiencia de conducción deportiva incomparable en una variante que además cuenta con tracción total 4DRIVE. Este propulsor de gasolina 2.0 turbo de cuatro cilindros asocia cambio automático DSG (doble embrague) de 7 velocidades, e integra un nuevo modo de conducción para rodar en circuito específicamente puesto a punto por los ingenieros de CUPRA.

Distribución de fuerza

Alojado en el eje trasero, el sistema Torque Splitter funciona mediante dos embragues independientes con control electrohidráulico. Su misión es distribuir la fuerza del motor en los apoyos en curva, no solo entre los ejes delantero y trasero, también entre las ruedas izquierda y derecha del tren posterior, lo que otorga al CUPRA Formentor VZ una agilidad aún mayor cuando las condiciones se vuelven más exigentes. Así lo acaba de demostrar la compañía a la prensa especializada en un tramo de carretera de montaña especialmente cerrado para la ocasión, con la guía del piloto Jordi Gené.

Simultáneamente, el esquema de chasis del CUPRA Formen-

El actualizado diseño muestra la nueva identidad luminosa de CUPRA, a base de triple triángulo.

Akrapovic firma un equipo opcional de escape con cuatro llamativas colas de carbono hechas a mano, con carcasas interiores de titanio. Las llantas, específicas, son de 19".

tor VZ ha permitido a los ingenieros incluir un modo Drift para uso en pista. Este modo transforma al coche en una máquina verdaderamente divertida: al activarlo, el estabilizador ESC muta a sport y, junto a la tecnología Torque Splitter, dirige toda la potencia a la rueda trasera exterior de la curva, lo que ayuda a derrapar.

En una línea similar, la marca ha desarrollado un modo CUPRA específico que ofrece una respuesta de acelerador y cambio optimizada para circuito, una entrega de par dinámica y una calibración del motor desarrollada por el Centro Técnico de Martorell. El conductor cuenta con un indicador luminoso de cambio de marchas.

Y para ofrecer el máximo control en detenciones, el Formentor VZ disfruta de frenos de 46 cm (18") de serie, o bien en opción del citado equipo con pinzas Akebono de seis pistones (375 mm x 36 mm) de máxima seguridad en conducción deportiva. □

Envolventes asientos Bucket Dinámica y, debajo, volante con accesos directos a modos de conducción, como el propio CUPRA.

40 AÑOS DE AUDI SPORT QUATTRO

¡Felices quarenta!

El famoso por cambiar radicalmente la escena de los rallyes en los 80 Audi Sport quattro cumple cuarenta años. Audi nos ha invitado no solo a conducirlo, también a repasar su historia junto a Stig Blomqvist, ganador del Campeonato del Mundo de 1984 con un quattro de carreras.

Eduardo Lausín

Levantarse por la mañana sabiendo que en cuestión de horas vas a conducir un Audi Sport quattro es una sensación muy agradable. Más todavía cuando sabes que tienes vía libre para hacerlo sin ataduras ni límites. Esto se consigue tras una larga relación de confianza con Audi, o mejor debería decir, con Audi Tradition, encargada de mantener viva la historia de la marca y la que ha confiado en mí para ponerme tras el volante de una de las múltiples unidades que custodia de este pedazo de la historia del automovilismo.

Frente a mí tengo a elegir cuatro Sport quattro, cada uno en uno de los colores en los que estaba disponible: rojo Tornado, azul Copenhague, blanco Alpino y verde Malaquita (más dos unidades en negro para el entonces presidente de la compañía e impulsor de la bestia Ferdinand Piëch). Me quedo con el rojo que, además, es el más popular. Cada tono representa el color de competición de diferentes países, lo que demuestra las intenciones del vehículo. No, no es broma: nació para la competición, de la necesidad de construir un mínimo de 200 unidades para su homologación en el Grupo B de rallyes.

En realidad, este coche deriva del Audi quattro, un cupé que

Destaca la calidad de construcción para los estándares de los 80. Curiosidad: la batalla se acortó tanto que los asientos traseros quedan casi inutilizados.

Analógico: detalle de los múltiples relojes (arriba) y del mado de control del diferencial (debajo).

exploraba a principios de los 80 las bondades de la tracción total en la calle y, especialmente, en competición. El quattro de rallyes se estrenó en el 81, en el Grupo 4, con victoria en el Rally de Suecia con Hannu Mikkola a los mandos. Rápidamente cosechó grandes éxitos, incluyendo los campeonatos mundiales de marcas de 1982 y 1984. Mikkola y Stig Blomqvist, que nos acompañó durante la jornada, lograron el título de pilotos en las temporadas 1983 y 1984, respectivamente.

La superioridad del quattro en competición era superlativa, especialmente en citas disputadas en tierra, barro y nieve. Sus rivales, de tracción a un solo eje, solo podían ser competitivos en rallyes de asfalto seco frente al todopoderoso Audi.

A medida

Para poder homologarlo como Grupo B, a partir de 1983 Audi tuvo que desarrollar un modelo especial y fabricar las citadas 200 unidades, si bien se construyeron un total de 214. Así nació el Sport quattro, que no era sino una evolución del quattro que ya ganaba en competición. Conocido por muchos como 'shorty', o corto, reducía la distancia entre ejes en nada menos que 30 cm. Esto tenía una repercusión masiva en el comportamiento: sería más nervioso, pero también más ágil en tramos angostos.

La mecánica era de cinco cilindros y 2,2 litros con turbocompresor; desarrollaba un total de 306 CV de potencia (más de 400 en los de competición). Era, entonces, uno de los coches más rápidos que se podían comprar, solo comparable a los grandes superdeportivos de la época. Por supuesto la tracción total quattro estaba presente, el verdadero corazón de este vehículo que se lanzaría a las carreras a partir de 1984 en el Grupo B y que evolucionaría paulatinamente hasta algunas de las versiones más radicales que jamás se han visto, como el S1 y su famoso paragolpes tipo quitanieves. Pero su vida en competición no acabaría en el Mundial de Rallyes, pues el Sport quattro también conquistó la cima de Pikes Peak. Lo hizo con Michèle Mouton en 1984 y 1985, y con Bobby Unser y Wal-

CHARLAMOS CON STIG BLOMQVIST

Stig Blomqvist está rozando los 80 años, pero aún es un apasionado del motor y un maestro del volante. Ganó el Mundial de Rallyes en 1984 con Audi y es uno de los responsables de haber llevado al quattro a lo más alto. Pudimos pasar el día junto a él y nos comentó algunas anécdotas de época, como su primera vez en el quattro: "No daba crédito a cómo de eficaz era el coche en terreno deslizante", decía. Sin embargo, también declaraba que se habituó rápidamente a la tracción total porque se conducía de forma parecida a los vehículos de tracción delantera con los que anteriormente había participado en el Campeonato de Rally de Suecia, los Saab 96 y 99. Según él, "el resto de pilotos conducían el quattro como un tracción trasera, lo que complicaba el aprendizaje".

ter Rohrl en las subidas de 1986 y 1987, respectivamente. Después, el Sport quattro y los Grupo B en general quedaron relegados a competiciones regionales y rallycross.

Al volante de la leyenda

Tras este repaso a la historia tocaba por fin girar la llave de nuestro 'flamante' Sport quattro rojo. Pues bien, los primeros kilómetros fueron de aprendizaje, pero rápidamente el Audi RS4 que abría la comitiva aceleró el ritmo. ¡Y vaya si lo hizo! Menos mal que el coche estuvo a la altura en los revirados tramos del sur de Alemania que ponían el escenario. Especialmente su chasis, firme para la época, pero eficaz todavía para los estándares actuales. La dirección y los pedales son duros, o rudos más bien, pero el tacto general es relativamente moderno para tratarse de un coche con cuatro décadas a sus espaldas.

Pero el protagonista es indiscutiblemente el motor, un gran turbo de los de antes. Hasta 4.000 vueltas no hay mucha respuesta, pero al pasar ese límite se desmelena y empuja el conjunto brutalmente. Esto obliga a ir atento al cambio, bastante preciso, para tener siempre respuesta, especialmente en tramos cerrados donde el cambio de ritmo es constante. Vaya, que no perdona y exige ir siempre centrado y en la marcha correcta.

La velocidad a la que permite rodar es inusualmente alta, mayor que en un Porsche 911 de la época, sin ir más lejos, no solo por la potencia bruta del propulsor (que suena a gloria, por cierto), también, sobre todo, por la eficacia global del sistema que llevó a Audi a lo más alto en competición, la tracción quattro. □

VISITAMOS EL MUSEO AUDI

Otra de las actividades que nos tenía preparadas Audi era visitar su museo en la sede de la marca, en Ingolstadt. En este espacio se exhiben verdaderas piezas de su historia, y me refiero también a Auto Unión o Horch, precursoras de lo que es hoy por hoy la firma de los cuatro aros. En el edificio, que cuenta con varias plantas, se pueden ver y admirar decenas de vehículos ordenados por etapas o representatividad, incluyendo algunas exposiciones temporales como una que ahondaba en la evolución de la aerodinámica y que estaba presente durante nuestra visita. El museo alberga piezas de calle, clásicos, coches de competición y también algunos vehículos más modernos como el eficiente A2 o los RS2, de los que Audi custodia algunas unidades incluso de la desconocida variante Sedán, de la que se estima solo existen cuatro. El museo Audi abre sus puertas de lunes a viernes de 10 a 17 horas y en fin de semana de 10 a 16 horas. Entrar custa 5 € para adultos y 2,5 € a visitantes de 6 a 18 años. Los menores de 6 pueden acceder gratuitamente.

AUDI Q6 e-tron

Definiendo el futuro

Nuevo modelo y nueva tecnología eléctrica. Audi imprime sabia fresca a su catálogo e-tron con un inédito coche eléctrico que abandera lo último de la casa. Desde 76.420 €, ya lo hemos conducido.

Juan Pablo Esteban

La movilidad eléctrica de Audi se expande hacia nuevos terrenos. No tanto por el formato, otra vez del segmento SUV, sino porque en electrificación y digitalización experimenta una importante evolución.

Este Q6 e-tron es el primer eléctrico producido en su sede de Ingolstadt, y su debutante Plataforma Premium Eléctrica PPE ha sido desarrollada junto a Porsche, compartida por el Macan. Hablamos de un todocamino de 4,77 metros de largo posicionado entre los Q8 (4,91) y Q4 e-tron (4,58). Su habitáculo es amplio en las dos filas y el volumen del maletero alcanza 526 litros (1.529 abatiendo asientos); delante, hay un compartimiento de 64.

Lo más significativo es lo mucho que ha cambiado el ecosistema de manejo respecto a otros Audi. El nuevo concepto de visualización y control se sustenta en un enorme panel curvo con instrumentación Audi virtual cockpit de 11,9" y pantalla MMI touch de 14,9, todo OLED. El conjunto se complementa con un gran Head-up display de realidad aumentada (88" de campo de visión) y una pantalla multimedia para el pasajero, aparte de un avanzado control por voz (reconoce más de 800 comandos) y asistente con IA, operativa con Android Automotive y aplicaciones integradas, más de 30 asistentes a la conducción...

El despliegue tecnológico continúa en su iluminación con firma digital activa Matrix LED (OLED traseros que se comunican con el entorno), potente y nueva arquitectura electrónica (cerebro que gestiona todos los elementos del vehículo) y la plataforma eléctrica más eficiente y ligera de la casa.

Inaugura un nuevo entorno de manejo interior, con dos pantallas principales y una tercera para pasajero, esta opcional. Nitidez y contraste, excelentes.

Las claves

- Nueva plataforma y arquitectura electrónica
- Batería de 100 kWh y 639 km de rango
- Versiones de propulsión y quattro de hasta 380 kW
- Pedidos abiertos desde 76.420 € para Q6 e-tron
- SQ6, por 104.990 €

LA GAMA ACTUAL Y LA QUE VIENE

El Q6 e-tron inicia comercialización en carrocería tipo SUV (habrá Sportback de aire más cupé el año que viene) con un precio de partida de 76.420 € en versión e-tron Advanced performance. Es la que corresponde a la versión de propulsión que monta motor trasero de 225 kW (240 con función overboost) y batería de 100 kWh. El acabado S line implica un sobrecoste de 7.990 €, el Black Line de 3.990 sobre el último y para los dos se ofrece un lote de equipamiento Premium que incluye pilotos traseros OLED, suspensión neumática y asistente de conducción adaptativo plus, entre otros. Otras variantes también listas para pedidos son los Q6 e-tron quattro y SQ6 con tracción total y 100 kWh de batería, el primero, con pico de potencia de 326 kW y el segundo de 380. Sus precios, 79.990 y 104.990 €, respectivamente. A finales de año llegará un modelo por debajo con pila de 83 kWh, y para el mercado chino, un Q6L de batalla extendida.

Esto se nota en marcha, porque el Q6 e-tron camufla muy bien el peso y se comporta como si de un coche más pequeño se tratara, pese a equipar una gran batería de 100 kWh (94,9 netos).

Tracción quattro o trasera

En este primer contacto hemos probado las dos versiones con tracción quattro (incluido el SQ6), ambas con nuevos motores asíncrono delantero y síncrono de imán permanente trasero que proporcionan una elevada potencia (de forma combinada, picos de 326 y 380 kW) y empuje contundente: aceleración de 0-100 km/h en solo 5,9 y 4,3 segundos, en cada caso.

El equilibrio entre confort y solidez de marcha es ejemplar, de la mano de una suspensión ajustable de serie y, en opción o según modelo, neumática. Aparte, la frenada regenerativa está bien afinada (hay función 'one pedal', tres niveles manuales y uno auto) y permite mejorar la autonomía y deceleración haciendo uso de levas.

Así, el Q6 e-tron se convierte en el eléctrico con más rango de la casa: la versión de propulsión (motor trasero) homologa 639 km, mientras que el Q6 e-tron quattro anuncia 622 y el SQ6, 590 km. Todo con un sistema de carga de 270 kW a 800 V en CC y a 11 en CA (más adelante, 22 kW). □

El nuevo sistema de 800 voltios permite una carga rápida a 270 kW muy superior a los actuales e-tron: suma 255 km cada 10 minutos.

Motores y batería, de 100 kWh, son más eficientes: hasta 639 km en ciclo combinado

AUDI Q4 BLACK LINE EDITION 45 e-tron

Se pone las pilas

La puerta de entrada el universo e-tron llegó con el crossover de formato medio Q4. Un modelo que lejos de conformarse con ser el eléctrico más asequible de la marca potencia ahora argumentos y abre catálogo con más potencia, eficiencia y el alto grado de refinamiento de la casa alemana.

Juan Pablo Esteban Paloma Soria

La plataforma MEB del Grupo Volkswagen ha dado vida a un buen número de automóvilies que enarbolan la movilidad eléctrica. Volkswagen ID.4/ID.5, Škoda Enyaq, Audi Q4 e-tron... hasta Ford utiliza esta misma base para reaparecer un Explorer más compacto, especialmente diseñado para el mercado europeo (más información del americano en este mismo número).

A pesar de contar con varios elementos en común, cada fabricante trata de diferenciarse y marcar distancias con el resto, y en eso Audi viene a exponer el modelo más Premium de los enumerados. Más en la última temporada, cuando la firma de los cuatro aros reestructura la gama y apuesta por versiones más potentes y algo mejor equipadas.

Este Q4 45 e-tron es el que arranca catálogo, y no lo hace nada mal, pues equipa un motor trasero de nuevo desarrollo que entrega 286 CV, incremento sustancial frente al 35 e-tron de 170 de los inicios. Esta motorización cuadra más con las aspiraciones de Audi, y además viene con otras medidas centradas en optimizar la eficiencia, como un nuevo sistema de acondicionamiento de temperatura de la batería, para que cuando llegue al punto de carga lo haga en las óptimas condiciones. De la misma forma, incrementa la potencia de carga rápida a 175 kW, si bien esto no afecta la versión probada, que se mantiene en los anteriores 135. La subida solo se implementa en las variantes de tracción total (quattro).

Así las cosas, me encuentro con un eléctrico de línea todocamino (también se ven-

AUDI Q4 BLACK LINE EDITION 45 e-tron

Tipo de motor	**Eléctrico**
Potencia máxima	**286 CV (210 kW)**
Par máximo	**545 Nm**
Batería	**82 kWh (77 útiles)**
Autonomía	**528-456 km**
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,7 segundos**
Precio	**62.990 €**
Gama desde	**58.660 €**
Cuota financiación*	**789 €/ mes**
Lanzamiento	**Septiembre de 2023**
Valoración Altagama	★★★★½

*Consutar condiciones en audi.es

VALORACIÓN

AUDI Q4 BLACK LINE 45 e-tron

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

En opción puede calzar llantas de hasta 21", con diferente medida en cada eje.

de en formato más deportivo Sportback, que casi calca las cotas de su hermano SUV pero con una línea de techo más baja), de 4.588 mm de largo, buena potencia y batería de 77 kWh de capacidad neta (82 bruta). En este sentido, todos los Q4 e-tron equipan la misma pila, pero según motor y equipamiento ofrecen distinta autonomía.

¿Media o larga distancia?

En el Q4 45 e-tron probado, con acabado Black Line Edition, el rango anunciado va de 456 a 528 km, según dotación a bordo, cifra todavía más variable si atendemos a la forma de utilización del coche. Como en todo eléctrico, vamos.

Para concretar, esas cifras se reducen ante uso normal, moviéndonos por ejemplo al ritmo de un coche de combustión. Sin forzar la máquina, el 'repostaje' entre paradas puede alargarse más allá de 400 km, siempre que se mantenga a raya el consumo en torno a 18-19 kWh/100 km. Y se puede hacer, salvo que toque mucha autovía, escenario donde sufre más y ya se sitúa en la frontera de los 20 kWh/100 km. El proceso de carga al completo lleva unas 8 horas en alterna y 28 minutos en carga rápida (ahí, hasta el 80).

Por rendimiento, la potencia se manifiesta con la típica contundencia de un motor eléctrico, muy poderoso al suministrar sus 545 Nm de par de forma casi instantánea. No obstante, el pedal de acelerador ofrece muy bue-

Los Matrix LED, opción, iluminan de maravilla. Incluyen cuatro firmas diurnas entre las que elegir.

Habitual Audi virtual cockpit: visión perfecta y vistas diferenciadas, desde el volante.

Volante también con levas para ajustar la frenada regenerativa; los botones táctiles, de uso mejorable.

El selector de marcha se limita a este minimalista mando fijado sobre la consola flotante.

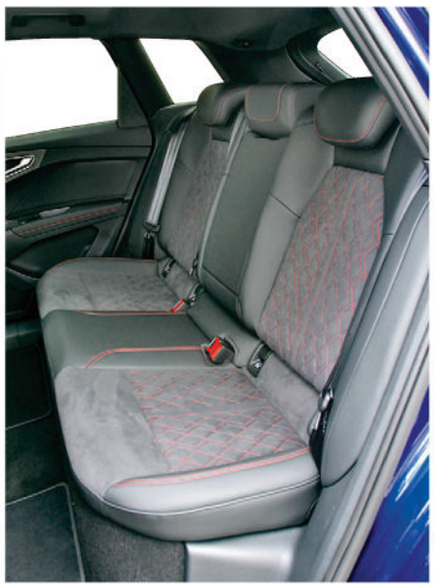
Buena calidad y fluidez del sistema. Se tarda poco en habituarse a los diferentes menús.

AUDI Q4 BLACK LINE EDITION 45 e-tron

LO MEJOR
Refinamiento de marcha
Radio de giro
Calidad de acabados
LO PEOR
Botones del volante muy sensibles
Frenos de tambor traseros (aunque frena bien)
Precio elevado

na progresividad, en línea con el del freno. Como curiosidad, esta plataforma monta tambores traseros en vez de discos, solución que en la práctica no supone una merma de prestaciones a la hora de parar y que la marca justifica por su menor fricción y eficiencia, por mucho que en un coche que supera 60.000 € se antoja cuestionable.

La frenada regenerativa se regula a través de levas de volante en base a cuatro niveles, uno de ellos sin retención. Y hay modos de conducción a la carta para adaptarse a cada momento: efficiency, comfort, auto, dynamic e individual, seleccionables a través de un botón un tanto alejado y bajo. Luego, por pantalla, también cuenta con función Range para alargar lo máximo posible el alcance, objetivo que igualmente persigue el asistente de eficiencia con avisos predicti-



En opción equipa tapicería de cuero y microfibra de excelente calidad. El espacio está bien aprovechado y para el equipaje propone una buena cavidad.

vos sobre la conducción, modo de recuperación automática fluidez del tráfico...

Los ajustes sobre propulsión, tren de rodaje y dirección son, como es habitual en Audi, discretos: en la práctica se nota poco salto entre ellos. La suspensión deportiva equipada en los S line o en este Black Line Edition apunta a un carácter más firme de amortiguación. Sin ser incómoda, se nota sólida, si bien el tacto general del coche es bastante agradable. Como característica compartida por otros vehículos que se basan en su plataforma, acompaña un radio de giro excelente.

Por otro lado, tanto sus modales como los acabados interiores son fieles a la marca: remates impecables y equipo en consonancia.

Carácter Premium

El salpicadero está orientado al conductor con acierto, e incluye en la parte central un climatizador por botones (solución brillante por intuitiva), consola flotante con algunos mandos y pantalla de un multimedia que funciona bien. Otros detalles, en cambio, no me parecen tan conseguidos: los mandos táctiles del volante no son muy precisos en movimiento (el scroll para cambiar menús es muy sensible) y la indicación en los relojes sobre el nivel de frenada regenerativa es pequeña.

Si necesita espacio, desde luego el Q4 e-tron cumple con buena nota, especialmente por distancia entre filas (pese a que la plaza central trasera obliga a estar más cerca del techo), maletero (con pequeño hueco inferior para los cables) y prácticos compartimentos como los portabebidas en la parte superior de cada puerta (para bidones de un litro). Todo matizado por un equipamiento de base suficiente, no sin antes desembolsar un buen montante, en torno a 60.000 €, según acabado. □

La gama cuenta con versiones de tracción trasera y total, además de carrocería Sportback

EL PROBADOR OPINA

Reúne la calidad de la casa en un eléctrico bien dotado por motor y dinámica (a la cabeza del segmento). Podría ser más eficiente, pero da margen para salir de viaje. Su tarifa impone otra limitación a considerar.

FICHA TÉCNICA

AUDI Q4 BLACK LINE EDITION 45 e-tron

PRECIO: 62.990 €
LANZAMIENTO: Septiembre 2023

2.764 mm
4.588 mm

1.632 mm

1.865 mm

MOTOR ELÉCTRICO

Motor	**Síncrono de imán permanente**
Ubicación	**Trasero transversal**
Potencia máxima	**286 CV**
Par máximo	**545 Nm**

BATERÍA

Tipo	**Iones de litio**
Capacidad nominal	**82 kWh (77 kWh útiles)**
Tensión nominal	**352 V**
Tiempo de carga	**28 min a 135 kW (0-80%)**
8 horas a 11 kW (0-100%)	
Potencia de carga máx.	**11 kW en CA**
135 kW en CC	

TRANSMISIÓN

Tipo	**Tracción trasera eléctrica**
Caja de cambios	**Automática, una velocidad**

BASTIDOR

Suspensión delantera	**Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Asistida electromecánica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados delante, tambor detrás**
Neumáticos	**235/50 R20 del.; 255/45 R20 tras.**
Llantas	**8,5J/9J x 20 pulgadas**

PRESTACIONES

Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,7 segundos**

CONSUMOS

Velocidad baja	**12 kWh/100 km**
Velocidad media	**13 kWh/100 km**
Velocidad alta	**15,5 kWh/100 km**
Velocidad muy alta	**23 kWh/100 km**
Recorrido mixto	**17,1 kWh/100 km**
Autonomía	**528 - 456 km**

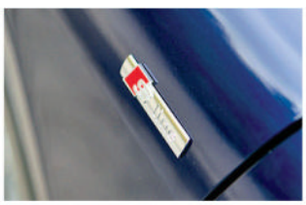
DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	**4.588 / 1.865 / 1.632 mm**
Distancia entre ejes	**2.764 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**2.145 kg**
Capacidad de maletero	**520 - 1.490 litros**

CONTACTO

VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.
Parque de Negocios Mas Blau II – C/ Selva, 22, 08021 Barcelona

Página Web:	**www.audi.es**
Telf. atención al cliente:	**902 151 161**
Garantía	**3 años**



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática Audi pre sense front; control de crucero; reconocimiento de señales; asistente de cambio de carril; dirección progresiva; tren de rodaje deportivo; Audi drive select; sensores de aparcamiento traseros; portón eléctrico; llantas de 20"; faros LED; asientos deportivos calefactables; tapicería de tela; climatización estacionaria; Audi virtual cockpit de 10,25"; MMI plus con navegador; 4 puertos USB-C y cargador de móvil inalámbrico tipo Qi.

OPCIONES Pintura metalizada (960 €); llantas de 21" (450 €); faros Matrix LED (1.275 €); asistente luces de carretera (115 €); tapicería cuero/microfibra (2.860 €); llave confort con apertura gestual del portón (530 €); volante calefactable (205 €); punto de carga (1.320-1.900 €); sonido Premium SONOS (465 €); MMI Pro: incluye Head-up display con realidad aumentada, navegación pro y virtual cockpit plus (1.450 €); Paquete de seguridad (1.150 €) y asistentes plus (745 €); bomba de calor (1.120 €); climatización estacionaria tres zonas (950 €) y techo panorámico (1.480 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Merece la pena invertir en los faros matriciales y en algún asistente más, estos ofrecidos en diferentes paquetes. Los más melómanos agradecerán el equipo de sonido superior de la firma SONOS.

LOS RIVALES

NISSAN ARIYA EVOLVE 52.200 € (dto.)

Tipo de motor	**Eléctrico**
Batería / autonomía	**87 kWh / 525 km**
Potencia máxima	**242 CV**
Par máximo	**300 Nm**
Velocidad máxima	**160 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,6 segundos**
Consumo combinado	**18,4 kWh/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.595 / 1.850 / 1.660 mm**
Capacidad de maletero	**468 litros**
Nos gusta	**Equipamiento y batería superiores**
No nos gusta	**Prestaciones más discretas**

ŠKODA ENYAQ 85 SPORTLINE 57.300 €

Tipo de motor	**Eléctrico**
Batería / autonomía	**77 kWh / 550-571 km**
Potencia máxima	**286 CV**
Par máximo	**545 Nm**
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,7 segundos**
Consumo combinado	**15,5-16,2 kWh/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.653 / 1.879 / 1.605 mm**
Capacidad de maletero	**585-1.710 litros**
Nos gusta	**Maletero y confort de marcha**
No nos gusta	**Precio elevado**

AUDI e-tron GT

Lo importante está dentro

Aunque a simple vista pueda parecer el mismo coche, hay una enorme lista de novedades a nivel técnico bajo la piel del Audi e-tron GT, tanto que es un coche prácticamente nuevo. Así cambia.

Eduardo Lausín

Dentro, pocos cambios. Entre ellos, el volante, que en los RS suma botón Push To Pass para incrementar la potencia momentáneamente.

Es una actualización de mitad de ciclo comercial, sí, pero de esas verdaderamente profundas. No por aspecto, que salvando una paleta de colores actualizada o un ligero rediseño en la parrilla y el difusor, apenas cambia, sino por lo que lleva debajo.

El nuevo e-tron GT estrena motores. Concretamente el trasero, pues el delantero se mantiene inalterado (todos los e-tron GT equipan doble propulsor y tracción total). Esta nueva máquina eléctrica modifica rotor, estator y rendimiento de refrigeración pensando en potencia y eficiencia. Ahora hay tres niveles de la primera para: S e-tron GT de 680 CV, RS e-tron GT de 857 y RS e-tron GT performance, con 925 CV. En términos de rendimiento, es un coche más rápido que antes en cualquier circunstancia, con un 0-100 km/h de solo 2,4 segundos para la variante más potente.

Más autonomía

Pero hay más, puesto que Audi ha mejorado la capacidad de almacenamiento de la batería, que pasa así a 97 kWh netos, 14 extra que, junto a las mejoras en eficiencia, le permiten aumentar rango, que oscila entre 611 y 592 km, en función de la versión (unos 100 km más que su antecesor). Los avancess en la batería se centran en la refrigeración, más eficaz y compacta, y en la química de las células. Todo ello ha ayudado a reducir también el peso: 9 kg menos.

Pero sin duda una de las grandes mejoras es la recarga. Ya nos avanzó la marca cuando lanzó su nuevo esquema e-tron que estaban trabajando en mayores potencias, y ya han llegado. El flamante e-tron GT puede reabastecer pila a un máximo de 320 kW en continua, lo que significa que recupera del 10-80% en solo 18 minutos. A esto suma una carga en altnera de 11 kW de serie o de 22 en opción. Al mismo tiempo, Audi ha revisado la frenada regenerativa, que ahora recupera a un ritmo de 400 kW.

Por supuesto, ante estas mejoras los ingenieros de la casa han revisado la configuración del chasis y han dado con una innovadora suspensión. Se trata de un sis-

Las mejoras en la batería incluyen una carga rápida hasta 320 kW en continua

La carga mejora notablemente, con una potencia pico de 320 kW: bastan 18 minutos para pasar del 10-80%.

Las claves

- Nueva batería de 97 kWh y rango hasta 611 km
- Tres escalones de potencia: 680, 857 y 925 CV
- Suspensión con accionamiento hidráulico
- Nueva versión RS performance
- A la venta desde 130.280 €

tema neumático que integra, a su vez, otro hidráulico capaz de controlar la elevación. Es una arquitectura opcional, de acuerdo, pero también una de los más representativas para el vehículo. La idea es controlar de manera independiente la elevación del conjunto en las cuatro esquinas. ¿Para qué sirve? Tiene varias funciones, como contrarrestar la inclinación de la carrocería en curva, si bien Audi nos advirtió, durante nuestra breve toma de contacto (ver cuadro anexo), que va orientada a la búsqueda de confort más que la dinámica. Otras funcionalidades pasan por evitar cabeceos en aceleraciones y frenadas intensas o, más práctico aún, en elevar rápidamente la carrocería (hasta 77 mm) para entrar y salir del coche, facilitando el acceso. Muchas de estas novedades son compartidas con el Porsche Taycan, modelo del que deriva el e-tron GT, aunque con una gama de motores específica y, desde luego, con tarifas bien diferentes.

Nuevo RS performance

Otra de las primicas en la nueva entrega e-tron GT es una alternativa todavía más enfocada a las prestaciones. Se llama RS e-tron GT performance, y como el resto de RS performance de Audi adhiere detalles específicos y más potencia, algo que no existía antes.

A nivel visual presenta rasgos privativos sobre el paragolpes y mayor cantidad de elementos en fibra de carbono, como el propio techo, que no está disponible en el resto. Igualmente, recibe una serie de acabados y colores expresamente concebidos para él.

Por lo demás, ya está disponible para el mercado español esta actualización e-tron GT, a un precio de partida de 130.280 € en el modelo S, unos 20.000 € más que la versión básica en la anterior generación. El RS parte de 153.830 € (apenas 2.000 más que antes), mientras que el RS performance arranca en 166.900 €. □

Hay un nuevo techo de cristal líquido que se oscurece mediante corrientes eléctricas.

UN DELIRIO DE SUSPENSIONES

Aunque camuflado, y sin conocer entonces detalles técnicos, ya pudimos conducir este nuevo modelo meses atrás por carreteras de Omán. Lo que más nos llamó la atención fue la citada suspensión, que pudimos probar en entorno de curvas. Los ingenieros nos comentaron que la intención a la hora de desarrollar esta suspensión no era mejorar el paso por curva, sino ganar confort a bordo. Por ello el coche se mantiene plano en vez de ejecutar un giro tipo moto, como en los Mercedes-Benz con suspensión activa. Y sin embargo no han olvidado la dinámica, claro. Y es que la nueva dirección, más directa, se nota, y mucho: a este respecto, ahora está mucho más cercana a la de su primo, el Porsche Taycan.

POLESTAR 4

Sin parangón

¿Alguna vez había visto un turismo sin luneta trasera? Hasta la llegada de este exclusivo SUV cupé completamente eléctrico, nosotros no. No es su única seña identitaria, aunque probablemente sí la más señalada. Acabamos de conducirlo y además de sofisticado resulta casi deportivo.

E. Cano

La pantalla de la instrumentación es de 10,2", sin apenas variación en la presentación de datos. La del infotainment sube a 15,4; es muy intuitiva.

Polestar lanza el 4, crossover eléctrico de 4,84 metros de longitud y 1,53 de altura situado por debajo del actual abanderado Polestar 3. Se trata de un modelo singular llamado a rivalizar con Lexus RZ, Maserati Grecale Folgore y nuevo Porsche Macan, fundamentalmente. Y decimos singular por la solución aplicada a la zaga: un portón ¡ciego! o sin luneta.

Con puertas carentes de marco, el habitáculo exhibe el minimalista aspecto de otros Polestar, con salpicadero dotado de dos pantallas, una de 10,2 por instrumentación y otra horizontal de 15,4 para el multimedia y otras funcionalidades. Es de las mejores alternativas de su tipo por habitabilidad, incluida la trasera con piso plano (ahí las rodillas van algo elevadas y apenas si entran los pies bajo el asiento delantero, pero los respaldos son ajustables de forma eléctrica), mientras que el maletero también es amplio (526 litros), entre otros porque al ser ciego el portón se aprovecha hasta el techo. Hay otro hueco bajo el capó frontal (15 litros), sin ir más lejos para guardar los cables de recarga.

Dispone de versiones Long range Single motor (un propulsor, tracción trasera y 272 CV) y Long range Dual motor (doble mecánica y tracción y 544 CV), y se mueve entre 65.900 y 72.900 €. El primero firma un 0-100 km/h de 7,1 segundos, da 200 km/h y homologa 610 km por alcance, y el segundo sprinta en 3,8 segundos (misma punta) y fija 580 km de rango.

Performance Pack

Este último puede dotarse del opcional Performance Pack (4.500 €) con llantas de 22" (20 de serie),

Arriba, consola con regulación de volumen y bahía de carga Qi; punto. Y selector del cambio tras el volante.

Las claves

- Nuevo SUV cupé 100% eléctrico; portón ciego
- Versiones de 262 CV (un motor y 610 km de alcance) y 544 CV (doble motor y 580 km de rango)
- De 65.900 a 72.900 €
- Longitud: 4,84 metros
- Doble maletero: 541 litros

La habitabilidad es muy buena: detrás admite sin pega a dos adultos altos. El habitáculo resulta de lo más acogedor. Calidad y materiales, sin tacha.

Las dos versiones disponibles comparten batería y recargan en CC a un máximo de 200 kW, y hasta 22 en CA

ajuste específico de amortiguadores ZF de dureza variable, frenos Brembo con pinzas fijas de cuatro pistones (dos de serie) y piezas pintadas en dorado, como los cinturones de seguridad.

En todo caso, ambas variantes portan la misma batería de 102 kWh (94 útiles), con celdas de naturaleza CATL a recargar en puntos de hasta 200 kW en corriente continua, o bien de 22 en alterna como opción (de serie traen cargador de 11 kW). Y juegan con la función bidireccional V2L para recuperar dispositivos tipo bicicleta eléctrica.

El Polestar 4 acude a un infotainment desarrollado junto a Android Automotive (rápido y sencillo de usar, como un móvil) además de a un completo compendio de asistentes de conducción y seguridad nutridos por doce cámaras (una de ellas, por ejemplo, supervisa la atención del conductor), un radar y doce sensores de ultrasonidos repartidor por el exterior. Como extra, por cierto, puede dotarse de Pilot Pack, con asistencias aún más avanzadas al estilo del cambio automático de carril. □

Y A TODO ELLO...

Techo panorámico ahumado fijo, materiales reciclados y reciclables en abundancia, retrovisor interior digital (única alternativa al carecer de luneta trasera, hay que cogerle el punto para que no cueste mirarlo)... Nuestras primeras sensaciones de conducción hablan de un modelo rápido que, hasta en rutas de montaña, no aparenta los al menos 2.230 kg (hasta 2.355) que fija sin subir al conductor. Frena bien, gira con bastante rapidez y, ante todo, es firme, pero confortable. La calidad interior no admite tacha. Más propenso al debate es el extremo minimalismo que condiciona pasar por la pantalla central para casi todo.

VOLKSWAGEN GOLF R

Para seguir siendo el rey

La firma germana aplica una actualización de mitad de ciclo comercial a su deportivo más exultante. Gana potencia con un planteamiento dinámico aún más dinámico gracias a una nueva gestión electrónica.

Eduardo Lausín

Puede parecer el mismo coche, pero si pudiéramos destriparlo veríamos las diferencias. La actualización del Golf R es de esas en la que hay que ir al detalle, pero en conjunto hacen del coche uno con un planteamiento diferenciado. Visualmente recibe los cambios propios de la puesta al día del Golf (faros, pilotos...) y suma kit aerodinámico específico para acentuar el carácter deportivo propio del R. De serie equipa llantas de 18", pero hay otras dos en opción de 19. Me centro en esto porque es uno de esos primeros detalles que marcan diferencias. Además de las de 19" del paquete Performance (que añade spoiler trasero más grande y deslimitación de velocidad máxima, que salta de 250 a 270 km/h), hay otras inéditas forjadas llamadas Warmenau que reducen peso en torno al 20%. Solo pesan 8 kg cada una, y además mejoran la refrigeración de los frenos, tanto que los ingenieros nos comentan que con estas ruedas pueden rodar entre 10 y 15 vueltas más al circuito de Nürburgring. En otras palabras, este nuevo Golf R es un modelo mucho más preparado para circuito.

Nueva electrónica

Otro ejemplo de ello es la gestión del cambio, que es estrictamente automático DSG (doble embrague), de siete marchas. Se ha trabajado en un salto entre relaciones más contundente cuando el ritmo de conducción es alto, como yendo en pista. Paralelamente, cuando está activado el modo manual para gestionarlo por levas (más grandes) no pasa de marcha automáticamente, salvo para evitar calar el motor. Así, el conductor tiene más control sobre la respuesta del vehículo.

Se suman a todo ello a los ya conocidos modos de conducción que, en caso de equipar paquete Performance, agrega otros dos llamados Drift y Special. El primero fuerza al diferencial trasero con Torque Splitter (también presente en los Audi S3 y RS3) a pasar hasta el 100% de la fuerza a la rueda tra-

Dentro recibe los cambios comunes a la gama Golf, como un nuevo multimedia de 12,9". Hay detalles en azul y en fibra de carbono.

Las claves

- Cambios ligeros de estilo
- Motor 2.0 turbo de 333 CV
- Tracción total y diferencial trasero con Torque Splitter
- Nueva gestión electrónica del cambio
- A la venta tras el verano

Los asientos deportivos vienen de serie: agarran bien y mantienen un alto grado de confort.

El multimedia, además de más grande, soluciona los problemas de rendimiento del anterior.

Y DE PASO, GOLF R BLACK EDITION

Junto al nuevo Golf R, Volkswagen ha presentado también una primera edición especial denominada Black Edition. No tiene límite de unidades, pero parece que su fabricación sí estará limitada en el tiempo. La fórmula es sencilla: todo se viste de negro, desde la carrocería a las llantas, pinzas de freno, escapes... hasta el interior de faros y pilotos. Lo dicho, todo oscurecido. El Black Edition equipa de serie paquete Performance para ganar velocidad punta (fija 270 km/h). Entre las opciones da a elegir las nuevas llantas forjadas, estas también de acabado oscurecido.

sera exterior, facilitando el deslizamiento del eje posterior. El modo Special registra una puesta a punto pensada para el circuito de Nürburgring, con una rigidez específica de la suspensión adaptativa.

Finalmente, el motor es un viejo rockero. Con código EA888 LK3 Evo4, se trata de un 2.0 TSI de 333 CV, el mismo que equipaban los Golf R 20 Aniversario. Frente al R convencional, gana 13 CV para un total de 333 y fija 420 Nm de par límite. Este propulsor presume de precarga del turbo, para ganar inmediatez de respuesta, lo que asegura, entre otros, una aceleración de 0-100 km/h de solo 4,6 segundos.

El nuevo VW Golf R llegará al mercado tras el verano en versiones berlina (5 puertas) y familiar Golf R Variant, a precios aún no comunicados. □

El escape Akrapovic queda como opcional y tieneun sonido más grave.

PRUEBA ECO

MERCEDES-BENZ CLE 300 4MATIC CABRIO

Una delicia

No son muchos los descapotables a la venta, pero los que quedan siguen deparando sensaciones únicas, sobre todo en esta época del año cuando amanece, al atardecer y, más aún, circulando de noche. Un regalo para los sentidos del que sabe mucho (y bien) nuestro protagonista, un flamante CLE Cabrio que devuelve a primer plano el mejor saber hacer de la estrella en la materia, que es extenso.

Eduardo Cano Paloma Soria

MERCEDES-BENZ CLE 300 4MATIC CABRIO

Tipo de motor	**Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado**
Cilindrada	**1.999 cm³**
Potencia máxima	**258 CV a 5.800 rpm**
Par máximo	**400 Nm entre 2.000 y 3.200 rpm**
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,6 segundos**
Precio base	**78.350 €**
Gama desde	**68.295 €**
Cuota Renting	**n.d.**
Lanzamiento	**Junio de 2024**
Valoración Altagama	★★★★½

*consultar condiciones en mercedes-benz/es

FOR SAFER CARS EURO NCAP
NO DISPONIBLE

Mercedes-Benz atesora una larguísima tradición en materia descapotable, tan larga como que data de sus mismísimos orígenes, centenarios, por cierto. Pues bien, tiene ante usted la última demostración de este desplegable: CLE Cabrio. Este automóvil, prácticamente recién llegado al mercado, de 4,85 metros de longitud y habitáculo tipo 2+2 (no nos engañemos, en la práctica viene a ser un biplaza con dos asientos traseros más o menos utilizables por adultos si las butacas delanteras no van muy retrasadas), viene a concentrar la esencia que simbolizaban los anteriores Clase C Cabrio y Clase E Cabrio. No corren tiempos favorables para coches así, por lo que el fabricante germano, que no renuncia al formato en catálogo, ha optado por aunarlos desarrollando un producto que toma la base del C berlina vigente con dimensiones próximas al último E berlina; un dos por uno en toda regla, vaya. El resultado (no podía ser de otra manera) es brillante, y en estos tamaños y precios prácticamente único, pues Audi no parece que vaya a continuar con un nuevo A5 Cabrio (el actual lo vende de manera residual, hasta finalizar existencias) y solo Ford, con el nuevo Mustang Cabrio, y BMW, a partir de su Serie 4 Cabrio, despliegan alternativas. Punto.

Lleva lo último

Como digo, es brillante porque conjuga la última tecnología de la marca en todos los ámbitos (seguridad, conectividad, mecánicas como esta hibridadas sobre red de 48 voltios...) con la robustez de un bastidor que más bien parece el □□□

VALORACIÓN

MERCEDES-BENZ CLE 300 4MATIC CABRIO

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Abajo, derivabrisas Aircap, de serie, y arriba paravientos opcional (458 €), complemento ideal al anterior.

del CLE Coupé, su alter ego cerrado. Aquí no hay vibraciones transversales, esas que acusan descapotables más veteranos sobre la dirección, cuando se pisan baches o se circula rápido en asfalto deteriorado, y eso con el cielo por techo, pues a capota puesta la cosa incluso mejora, aderezada por una elogiable estanqueidad. En conjunto, la sensación de marcha es muy equilibrada, con frenada bien dosificable y una motricidad sin tacha a partir, como es el caso, de la tracción integral 4MATIC.

Puede no ser el más reactivo o directo de su tipo (ya llegarán en

Los faros de serie son LED, con los matriciales digitales relegados a la carta de opciones (1.942 €).

El cuadro de instrumentos es una virguería en cuanto a definición y posibilidades de configuración.

Mandos táctiles de volante, como en otros Mercedes-Benz de última hornada, pero poco prácticos.

Detalle de los altavoces tras los pasajeros traseros, en este caso el opcional Burmester 3D (1.451 €).

La pantalla multimedia, vertical y de 11,9", tiene orden y criterio. La información recogida es masiva.

AMG, ya), pese a contar con una dirección bien compensada (y también un tanto filtrada), pero tampoco es torpe, digiere con facilidad cambios de apoyos repetidos y siempre se siente cómodo.

Desde luego, es un producto que transmite tanta seguridad como facilidad de conducción, perfecto hasta cubrir largas tiradas por mucho que figuren en su ADN. En esto puede ganar puntos definiéndolo con tren de rodaje Dynamic Body Control con amortiguación regulable (1.294 €), si bien se antoja innecesario para todo aquel que no conduzca fuerte.

El propulsor de gasolina de esta versión pasó por nuestras manos hace poco en carrocería Coupé, un dos litros turbo de cuatro cilindros que funciona correctamente, que curiosamente suena mejor (y menos) aquí que en aquel, que

MERCEDES-BENZ
CLE 300 4MATIC CABRIO

LO MEJOR
Robustez general
Prestaciones; sello ECO
Exclusividad y confort
LO PEOR
Precio elevado
Consumo sensible
Respaldos traseros bastante verticales

asocia un diligente cambio automático por convertidor de nueva marchas y que lleva, como decía, hibridación suave (con el correspondiente sello ECO de Tráfico). Al respecto, exhibe aspectos brillantes, como un arranque del motor térmico imperceptible, pero también alguna laguna: cuando llegamos a una rotonda o un cruce apaga la mecánica de combustión y desacopla la transmisión, pero si al instante aceleramos se produce un mini lapso que se hace hasta largo. Nada crítico, pero en ocasiones incómodo.

Por prestaciones, satisfactorio: con metros por delante consigue cruceros de órdago, y pisando con intensidad devuelve un reprís y una aceleración gratificantes, aunque no particularmente deportivas. Son 258 CV y 400 Nm de par máximo, abultados, de acuerdo, pero tam-

Asientos delanteros de primer nivel y plazas traseras más utilizables por adultos de lo que parece. Maletero: varía capacidad según la posición de la capota.

bién un peso de casi dos toneladas antes de subir al conductor... Y en esto, el consumo. La verdad es que la marca es fidedigna en relación a lo que encontraremos en el día a día: este CLE 300 4MATIC Cabrio anuncia 7,4 l/100 km de promedio homologado, factibles siempre que vayamos con la suavidad a la que, por otra parte, invita de continuo. Sin embargo, moverse en tráfico pesado dispara el guarismo por encima de 9 litros, como practicar una marcha, digamos, 'decidida'. En todo caso, 66 litros de tanque dan de sí.

Detalle de los pulsadores del techo y del Aircap, todo ello sobre la consola, muy a mano.

Idéntico

Voy con los aspectos que singularizan la experiencia de uso. Le hablo, en primer término, del puesto de conducción, algo tendido porque la banqueta va bastante baja (solo la suspensión, 15 mm por debajo del Clase E).

El diseño que aparece ante nosotros responde a una lógica intuitiva y es exacto al de la Clase C, hasta en lo tocante a materiales, recubrimientos y ensamblajes, todo vigilado de forma meticulosa. Ni que decir tiene, el aspecto es moderno, con sendas pantallas de 12,3", en la instrumentación (a buen seguro, de las más configurables a la venta), y 11,9, para el multimedia, con la última versión de la operativa MBUX mejorado en facilidad de uso con iconos más grandes y posibilidad de instalar en nativo apps como Zoom, TikTok o Angry Birds; incluso propone paquete MBUX de entretenimiento con música online de Amazon Music, Apple Music, Tidal y Spotify. No falta un reconocimiento de comandos vocales francamente efectivo, aunque tampoco multitud de pulsadores táctiles sobre el volante que resultan un engorro y que tropiezas fácilmente, más girando al maniobrar.

Viajar sin techo es cómodo hasta unos 120 km/h, gracias a la protección aerodinámica del Aircap (pequeño deflector sobre el marco del parabrisas que asoma en esa posición) y, si lo pedimos, del paravientos automático vertical trasero. Y disfrutar de una idílica noche estrellada, posible hasta en plena marcha siempre que circulemos a baja velocidad, facilidad bienvenida cuando, a la contra, comienza a chispear. □

EL PROBADOR OPINA

Es de los mejores descapotables del momento... aunque queden pocos a la venta. Robusto, cómodo, razonablemente equipado y con una mecánica que responde sin gastar en exceso. Un sueño más propio de la marca de la estrella.

Una veintena de segundos bastan para descapotarlo, hasta en marcha a baja velocidad. La eficacia aerodinámica sin techo es brillante.

FICHA TÉCNICA

MERCEDES-BENZ CLE 300 4MATIC CABRIO

PRECIO: 78.350 €
LANZAMIENTO: Junio de 2024

MOTOR

Tipo de motor	**Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado**
Ubicación	**Delantero longitudinal**
Cilindrada	**1.999 cm³**
Alimentación	**Inyección directa, turbo e intercooler**
Distribución	**Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro**
Potencia máxima	**258 CV a 5.800 rpm**
Par máximo	**400 Nm entre 2.000 y 3.200 rpm**

TRANSMISIÓN

Tipo	**Tracción total 4MATIC**
Caja de cambios	**Automática con convertidor de par y 9 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial**

BASTIDOR

Suspensión delantera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Cremallera asistida eléctrica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y dinámico de tracción**
Frenos	**Discos ventilados (delanteros) y discos (traseros)**
Neumáticos	**245/40 R19 (del.) y 275/35 R19 (tras.)**
Llantas	**8x19 (del.) y 9x19 (tras.)**

PRESTACIONES

Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,6 segundos**

CONSUMOS

Recorrido mixto	**7,4 l/100 km**
Emisiones (CO_2)	**167 g/km**

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	**4.850 / 1.860 / 1.424 mm**
Distancia entre ejes	**2.865 mm**
Nº de plazas	**4**
Peso en vacío	**1.985 kg**
Depósito de combustible	**66 litros**
Capacidad de maletero	**295-385 litros**

CONTACTO

MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.
Avda. de Bruselas, 30 - Polígono Arroyo de la Vega
28108 Alcobendas (Madrid)

Página Web:	**www.mercedes-benz.es**
Telf. atención al cliente:	**91 484 60 00**
Garantía	**3 años**

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE AMG Line Exterior; faros LED High Performance; sensor de lluvia; iluminación entorno vehículo+proyección logotipo marca; retrovisor interior/exterior izquierdo antideslumbrante automáticamente y exteriores abatibles eléctricamente; tapizado cuero Ártico/microfibra Microut; ajustes eléctricos+memoria asientos delanteros; respaldos traseros abatibles; Aircap; detector activo cambio carril; asistente frenado activo, de maniobra evasiva e indicador de límite; y multimedia MBUX. **OPCIONES** Paquete Night (549 €); AMG Line Adavance Plus (595 €); AMG Line Premium (3.296 €); AMG Line Premium Plus (6.503 €); Paquete Business Plus (1.576 €); pintura metalizada (desde 1.163 €); llantas 20" (desde 1.079 €); Digital Light (1.942 €); capota gris o roja (215 €); enganche remolque incluyendo ESP con estabilización remolque (1.406 €); perfil aerodinámico AMG (503 €); símil cuero Ártico (216 €); cuero (desde 2.144 €); napa (desde 3.582 €); asientos del. climatizados (1.085 €); adornos madera (490 €) o carbono (1.366 €); ENERGIZING Plus (2.589 €) y paravientos (458 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Personalmente me haría con el paravientos, pero también con alguno de los paquetes previstos, como el AMG Line Premium Plus. Los faros Digital Light son otra alternativa de primera.

LOS RIVALES

AUDI A5 CABRIO S line 45 TFSI quattro-ultra S tronic — 68.296 €

Motor	**Gasolina MHEV**
Disposición/cilindrada	**Delantero longitudinal/1.984 cm³**
Potencia máxima	**265 CV entre 5.250 y 6.500 rpm**
Par máximo	**370 Nm entre 1.600 y 4.500 rpm**
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6 segundos**
Consumo combinado	**7,6 l/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.697 / 1.846/ 1.384 mm**
Capacidad de maletero	**370 litros**
Nos gusta	**Calidad, rendimiento y ECO**
No nos gusta	**Modelo ya veterano**

BMW 430i xDrive CABRIO — 69.000 €

Motor	**Gasolina**
Disposición/cilindrada	**Delantero longitudinal/1.998 cm³**
Potencia máxima	**245 CV entre 4.500 y 6.500 rpm**
Par máximo	**400 Nm entre 1.600 y 4.000 rpm**
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,3 segundos**
Consumo combinado	**7,3 l/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.768 / 1.852 / 1.391 mm**
Capacidad de maletero	**385 litros**
Nos gusta	**Dinámica, prestaciones y calidad global**
No nos gusta	**Precio y solo etiqueta C**

PEUGEOT E-5008

Gran capacidad sostenible

También llega híbrido ligero de 136 CV e híbrido enchufable con 195, pero la firma del león estrena su nuevo SUV grande de 7 plazas con mecánicas eléctricas de 210, 230 y 320 CV. Ya hemos conducido la primera de estas últimas. E. Cano

Y además lo hemos hecho en un escenario casi idílico, la costa este sueca bañada por el Báltico, durante dos jornadas con un sol propio de la España estival. Para llegar allí, desde el aeropuerto de Copenhage hemos atravesado el famoso y llamativo puente de Øresund, mitad túnel bajo el agua mitad autopista colgante. Es decir, entre pitos y flautas una larga ruta en la que comprobar la calidad rutera del nuevo Peugeot E-5008, a la venta desde 39.660 t en su motorización más accesible, híbrida ligera de gasolina con 136 CV (Hybrid 136 e-DCS6). Toda la gama lleva cambio automático y es de tracción delantera, salvo el eléctrico más enérgico, con doble motor y 320 CV. Hay otro que lo es menos, de 230, el que hemos conducido, de 210 CV, y también un PHEV que fija un conjunto de 195 CV (Plug-In Hybrid 195 e-DCT7) y homologa 82 km de recorrido eléctrico.

Con 7 plazas de serie en toda la gama, hasta el pilar central es idéntico al último 3008, pero crece a 4,79 metros de largo. Por cierto, la tercera fila es apta hasta para adultos no muy altos, con el clásico acceso que exige destreza para entrar y salir. Hay equipamientos Allure y GT, siempre con acceso y arranque sin llave, cámara trasera, Peugeot i-Connect (con CarPlay/Android Auto sin cable y reconocimiento vocal), llantas de 19”... También, al menos, con doble pantalla de 10” bajo un cristal convexo.

Ergonómico puesto al volante i-Cockpit: las pantallas varían de tamaño según versión, siempre van seguidas bajo una cobertura común convexa.

Las claves

- A la venta, de 39.660 a 53.460 €
- 7 plazas de serie en toda la gama
- Híbrido ligero de 136 CV, plug-in con 195 y eléctrico de 210, 230 y 320 CV
- Siempre automático, incluso de tracción total

Maletero diáfano y amplio: 259 litros con 7 ocupantes, 748 si son 5 y nada menos que 1.815 litros con solo dos.

Frontal idéntico al del último 3008 (ópticas traseras LED parecidas), con o sin faros matriciales.

El GT añade faros matriciales Pixel LED, Peugeot i-Connect Advance (con Chat GPT, navegación de Tomtom y doble pantalla de 21"), portón motorizado, iluminación ambiental de 8 colores y llantas de 20". Y brilla en asistentes a la conducción con Drive Assist Plus 2.0: programador de velocidad activo con mantenimiento de carril, cambio de carril semiautomático, programador de velocidad adaptativo con lector de señales y atención a condiciones como lluvia (recomendación de reducir velocidad)...

Hasta 160 kW CC

Vuelvo a las mecánicas. La eléctrica de 210 CV lleva batería de 73 kWh y homologa 502 km de alcance. Es una pila común a la declinación de 320 CV, que fija 500 km estimados. Por su parte, el E-5008 de 230 CV monta otra más grande, 98 kWh, para 660 km y, como la anterior, puede recargar

La recarga de los E-5008 se efectúa a un máximo de 160 kW en CC, y pronto a 22 en CA

a un máximo de 160 kW en corriente continua, o bien hasta 11 enchufado a un punto de alterna, si bien podrá llegar a 22 como opción.

Por lo que toca al Plug-In Hybrid 195 e-DCT7, comprende motor de gasolina de cuatro cilindros y 150 CV (1.6 turbo), otro eléctrico de 125 y batería de ión litio con 17,9 kWh de capacidad neta; su autonomía eléctrica oficial es de 82 km. Además, puede recargar en corriente alterna a 7,4 kW en 2,55 horas y, buen noticia, cuenta con un generoso depósito de combustible de 60 litros para afrontar en condiciones largas tiradas, 'mal' resuelto de los plug-in de Stellantis más veteranos □

DEBERES HECHOS

Como otros Peugeot de nueva creación, es un coche de gran calidad, con texturas y ajustes que denotan mimo y soluciones para durar años sin problemas. Asimismo, el E-5008 que hemos conducido con 210 CV es solvente, arroja un gasto de unos 17 kWh/100 km a la estricta velocidad de Suecia, es muy cómodo, va bien aislado y se antoja suficientemente ágil para tratarse de un producto de 2.300 kg. Ante todo, es sencillísimo de llevar, además de puro sentido práctico por donde se mire. Y como eléctrico puro que es, casi carece de rival.

RENAULT SCENIC E-Tech esprit Alpine 160 kW gran autonomía vs. KIA e-NIRO Emotion 150 kW 65 kWh

Los nuevos ‘monovolúmenes’

Hay quien dice que aquellas siluetas, tan populares hace unos años, han desaparecido. En realidad lo que han hecho es transformarse: buen ejemplo son los vehículos aquí comparados, pseudo crossovers enfocados a un cliente familiar con una tecnología y enfoque muy particulares.

Eduardo Lausín Paloma Soria

RENAULT SCENIC E-Tech esprit Alpine 160 kW gran autonomía

Tipo de motor	**Eléctrico delantero**
Potencia máxima	**160 kW (218 CV)**
Par máximo	**300 Nm**
Batería	**87 kWh (brutos)**
Autonomía	**611 km**
Velocidad máxima	**170 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,9 segundos**
Precio	**49.500 €**
Gama desde	**39.900 €**
Cuota Renting*	**n.d.**
Lanzamiento	**Diciembre de 2023**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en renault.es

KIA e-NIRO Emotion 150 kW 65 kWh

Tipo de motor	**Eléctrico delantero**
Potencia máxima	**150 kW (204 CV)**
Par máximo	**255 Nm**
Batería	**64,8 KWh (brutos)**
Autonomía	**460 km**
Velocidad máxima	**167 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,8 segundos**
Precio	**51.240 €**
Gama desde	**45.440 €**
Cuota Renting*	**n.d.**
Lanzamiento	**Abril de 2022**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en kia.com/es

Sé lo que me va a decir: estos dos no tienen nada de los anteriores monovolúmenes. Y es cierto, pero el cliente tipo es parecido. Apuntan a ese usuario que busca espacio en un tamaño compacto y mucha funcionalidad. Y en eso cumplen con apariencia crossver. De paso, cubren una necesidad antes inexistente: son 100% eléctricos.

El Kia e-Niro es nuestro primer 'sujeto', quizá el más conocido de ambos. Primero, porque ya conocimos una anterior generación del modelo con esta tecnología. Y segundo, porque la gama Niro es de las más vendidas de la marca. Es algo más pequeño que su rival, pero se encuadra justo en el segmento compacto. Presenta un aspecto bastante atrevido y personal, y dentro se acoge a ese nuevo estilo digitalizado tan de moda. Kia ofrece un coche sin demasiadas florituras de acabado correcto y usabilidad adecuada, si bien hay elementos mejorables. Por ejemplo, considero que un selector del cambio circular no es la mejor opción en cuanto a ergonomía. Otro: el multimedia es completo, pero alejado de lo que ofrece la competencia en términos de lógica de uso y sofisticación.

Entre tanto, el e-Niro es habitable. No, no es tan modulable como aquellos antiguos monovolúmenes, pero cumple sobradamente con las necesidades de hasta cuatro adultos de talla media (la plaza central trasera es estrecha para un tercero). Y anuncia un maletero de 475 litros, a los que suma otros 20 bajo el capó delantero para guardar, por ejemplo, los cables de carga. De esto hablamos más adelante.

El francés evoluciona

Por su parte, el Renault Scenic E-TECH ha sufrido un cambio tremendo, irreconocible para sus ancestros. De su formato monovolumen tradicional ha pasado al de SUV bien definido: formas cuadriculadas, músculo... En realidad, nunca un Scenic había sido tan atractivo. Como el e-Niro, se encuadra en el segmento compacto: mide 4,47 metros de largo, lo que da un espacio interior similar al de su rival. Bueno, en realidad es ligeramente más grande, pero tampoco cubre muchas más necesidades. Quiero decir, a diferencia de sus antecesores no lleva cómodamente a tres adultos en la fila trasera, igual que pasa en el coreano. Fila que, por cierto, no es regulable, lo que resta modularidad al conjunto. Está, en todo caso, algo mejor resuelto para transportar gente, especialmente detrás, donde los pasajeros reciben mejor trato que en aquel al incluir elementos como un reposabrazos multifunción, que permite fijar tables o móviles haciendo las funciones de plataforma de entretenimiento. Eso sí, el maletero, aunque muy aprovechable, es de menor tamaño: tiene 440 litros y su boca de carga queda más bien alta.

Siguiendo con el Scenic, esta nueva generación, sí, recibe el apellido E-TECH. Y eso en Renault significa 100% eléctrico. De hecho, este modelo no ofrece ninguna alternativa a combustión o, al menos, híbrida, como sí pasa en el Kia, de modo que su nicho de clientes es bastante más reducido. Pero esto tiene tam-

Carga frontal en el asiático: en la práctica, no es la ubicación idónea. Y solo carga en CC a 80 kW...

Iluminación full LED, que no de naturaleza matricial. Los pilotos traseros ocultan un difusor de aire.

KIA e-NIRO Emotion 150 kW 65 kWh

LO MEJOR
Rendimiento
Confort de marcha
Comportamiento dinámico
LO PEOR
Precio elevado
Detalles de equipamiento
Multimedia algo confuso

El cuadro digital del Kia es más sencillo: cambia de vista según el modo de marcha activo.

Detalle de los mandos de volante para el control de crucero...

... y de este otro botón para seleccionar el modo de marcha.

El cambio se gestiona en esta ruleta sobre la consola; obliga a mirar.

Multimedia solo correcto, nada que ver con el de su oponente. CarPlay/ Android Auto van por cable.

bién una serie de ventajas. Me refiero a que la plataforma en la que se basa es específica justo para vehículos eléctricos, y eso se nota a la larga. Ahora comprenderá.

Se pueden escoger dos niveles de potencia, 170 y 218 CV, y cada uno asocia un tamaño de batería. En el más potente, el que nos ocupa, la pila es de 87 kWh, que es mucho más de lo que el e-Niro cotempla. Aquí empiezan las ventajas. La primera y más evidente, la autonomía, que si bien homologa más de 600 km, el rango en uso real ronda más bien 450. Con todo, nada mal en uso mixto. Y hay más. La carga alcanza una potencia de 150 kW en corriente continua, muy buena cifra en su clase (y todavía mejor frente a su oponente), y hasta 22 en alterna. En otras palabras, es de los eléctricos de su clase con mejores opciones de reposición.

El Kia Niro, como decía, no es estrictamente eléctrico. Hay alternativas híbridas HEV (sello ECO), enchufable y esta e-Niro 100% eléctrica (ambas, CERO). Esto supone que su plataforma no es, por así decir, dedicada, y eso implica una serie desventajas. Una de ellas es el tamaño de la batería, que alcanza un máximo de 64,8 kWh (en realidad es la única disponible para este coche). En uso real la autonomía ronda 350 km, cifra correcta, pero alejada de su rival. Gasta muy poquito, y es algo a destacar: su mecánica es muy eficiente y es posible jugar con la regeneración de

VALORACIÓN

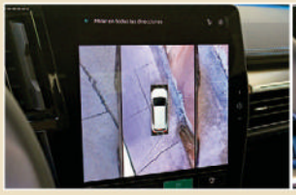
KIA e-NIRO Emotion 150 kW 65 kWh

Imagen	✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖

Frente a su oponente, el cuadro digital de instrumentos del Megane E-TECH resulta despampanante.

Botón Multi Sense en el volante, para seleccionar modos.

Selector del cambio en la caña de dirección, un acierto.



El multimedia es sensiblemente más avanzado: ha sido desarrollado junto a Google y permite instalar apps cotidianas de forma nativa, todo ventajas en rapidez y usabilidad.

energía en varias etapas, mediante levas tras el volante, exactamente igual que en el Renault Scenic.

Ahora bien, hablando de recuperar la pila el Kia e-Niro pincha en lo que a potencia de carga refiere. Alcanza un máximo de 80 kW en CC, cifra muy contenida, desde luego insuficiente para plantear recorridos de larga distancia que necesiten una o dos paradas de forma habitual. Esta es una de las grandes diferencias entre estos vehículos: el Kia e-Niro tiene un planteamiento más urbano, mientras que el Scenic E-TECH es un automóvil más versátil porque admite mayor variedad de usos, al menos de forma más cómoda.

Por cierto, no hay gama mecánica en el e-Niro: Kia ofrece una sola alternativa de potencia, que son 204 CV. Es algo menos que lo que da su rival, pero no por ello es más lento o se siente más perezoso. Al contrario, son igual de rápidos, ligeramente más el coreano. Este genera mucho menos par límite también, algo que suple con un peso inferior (el menor tamaño de la batería juega en esto a su favor) y con la respuesta instantánea típica de un propulsor eléctrico.

Muy agradables

Técnica aparte, son coches tremendamente agradables de conducir, con un confort de marcha más que adecuado.: típico de los eléctricos, no hay rumorosidad, responden con celeridad y ofrecen un nivel de prestaciones más que sobrado para el día a día. Ahora bien, también como ocurre con los eléctricos el consumo es muy dependiente del uso, y en carretera ambos ruedan en su escenario menos beneficioso.

Por el contrario, la ciudad es bastante mejor territorio para ellos, más aún si sumamos las ventajas de la etiqueta CERO de la DGT de la que ambos presumen. Me gusta la inso-

RENAULT SCENIC E-Tech esprit Alpine 160 kW gran autonomía

LO MEJOR

- Carga ultra rápida y buena autonomía
- Calidad de rodadura
- Equipamiento

LO PEOR

- Sensación deportiva menos contundente
- Detalles de acabado
- Poca personalización

VALORACIÓN

RENAULT SCENIC E-Tech esprit Alpine 160 kW gran autonomía

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Aquí los faros LED también son completos, y además adaptativos, mejores que en el e-Niro.

Las alertas de seguridad y asistencia son intrusivas en el Kia

norización en uno y otro y la facilidad de conducción que aseguran en toda circunstancia, aunque puede que el Renault esté un pasito por delante en este punto.

Me refiero a la ergonomía y también al funcionamiento de los diferentes sistemas electrónicos. Sin ir más lejos, los avisos sonoros de las alertas de seguridad en el Kia cansan rápidamente. En realidad, el coche pita tanto y por tantas cosas que al final no sabes qué está pasando. Y desactivar todo ello supone pasar por no pocos menús

Las ruedas del francés en esta terminación son simplemente imponentes: 20" por única opción.

en una u otra pantalla. En el francés todos esos avisos no pasan por tan intrusivos y, a la vez, es mucho más fácil configurar cómo queremos que nuestro vehículo alerte de los distintos peligros. Sucede algo parecido con el multimedia, que es claramente mejor en el galo. Su sistema, con pantalla en disposición vertical ligeramente más grande, es parte de lo interesante, pero lo es más todavía que use operativa basado en Google.

Las ventajas son claras: reutiliza el asistente de voz de esa plataforma, emplea Google Maps como navegador, hay tienda de aplicaciones, la integración con nuestra cuenta de usuario es total... En definitiva, es casi como replicar a bordo y de forma nativa nuestro propio smartphone. En el caso del Kia todo es más sencillo y válido, ojo, pero tanto el rendimiento como la funcionalidad están claramente un paso por detrás.

Finalmente, hablamos en ambos de modelos tope de gama, con casi

Recargar en continua a un tope de 150 kW es hacerlo a casi el doble de potencia que en su oponente.

todo el equipamiento instalado de serie. No hay mayores ausencias ni en uno ni en otro, aunque la propuesta asiática juega con algunos elementos adicionales de fábrica. Ahora bien, su precio es también mayor, una diferencia de algo más de 1.000 €. ¿Despreciable? Sí, hasta que volvemos atrás y valoramos la técnica, donde Renault juega en una liga más avanzada. □

EL PROBADOR OPINA

Me gustan ambos coches, pero el Scenic E-TECH me parece, en conjunto, más completo. El apartado técnico está por encima, y la usabilidad también. Y además tiene un precio menor. Creo que el mayor equipamiento de serie del Kia e-Niro no es suficiente para escogerlo antes que aquel.

KIA E-NIRO EMOTION

Excelentes asientos y terminación convincente. No hay banqueta trasera ajustable (ni en su rival), pero es más o menos versátil.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario de carril con mantenimiento; frenada de emergencia automática; alerta por tráfico trasero; asistente de luz de carretera; control de velocidad de crucero adaptativo detector de fatiga; lector de señales de tráfico; control de ángulo muerto; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; estacionamiento remoto; cliamtizador; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 10,25"; navegador; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior fotosensible; freno de estacionamiento eléctrico; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros de ajuste eléctrico y calefactables y llantas de 17". **OPCIONAL** Pintura metalizada (500 €) y Pack Luxury: incluye Head-up display, asiento del conductor con memoria y de pasajero tipo relax, ambos ventilados, asientos traseros calefactables, sonido Premium Harman/kardon y techo solar practicable (1.700 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La lista de opciones se reduce a la pintura y a un completo paquete Luxury. Este es interesante, sobre todo por el siempre bienvenido Head-up display, pero sube más de 1.500 € a una tarifa de por sí elevada. La dotación original es, en todo caso, suficiente.

RENAULT SCENIC E-TECH ESPRIT ALPINE

Buena habitabilidad global, pero detrás acomoda pero a tres que su oponente. El maletero es residualmente más pequeño.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de velocidad de crucero adaptativo; asistente de mantenimiento y avisador por cambio involuntario de carril; asistente de luz de carretera; faros LED adaptativos; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; selector de modos de conducción; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; sistema multimedia con pantalla táctil de 12"; navegador; Bluetooth; conexión a Internet; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; asientos delanteros calefactables; tapicería en material reciclado; acceso y arranque sin llave; freno de estacionamiento eléctrico y llantas de aleación de 20". **OPCIONES** Pintura gris pizarra satinada con techo negro (1.700 €); cargador embarcado de 22 kW (1.500 €) y Pack Augmented Vision & Advanced Driving Assist: incluye alerta de colisión trasera, aparcamiento asistido, cámaras 360º, asistente de centrado en el carril, control de ángulo muerto y retrovisor interior digital (1.500 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de fábrica es excelente, aunque si aún hay margen para gastar el paquete opcional de ayudas a la conducción cierra el círculo. El cargador de 22 kW es brillante si prevemos tener acceso a esa potencia de carga.

FICHAS TÉCNICAS

KIA e-NIRO Emotion 150 kW 65 kWh

SISTEMA DE PROPULSIÓN	
Tipo de motor	**Eléctrico delantero**
Potencia máxima	**150 kW (204 CV)**
Par máximo	**255 Nm**
BATERÍA	
Tipo	**Iones de litio**
Capacidad nominal	**64,8 kWh (brutos)**
Tensión nominal	**n.d.**
Tiempo de carga	**9,4 h a 7,4 kW en CA; 6,3 h a 11 kW en CA; 45 minutos a 80 kW (80%) en CC**
Potencia de carga máx.	**11 kW en CA 80 kW en CC**
TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción delantera**
Caja de cambios	**Automática, una velocidad**
BASTIDOR	
Suspensión delantera	**McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Asistida electromecánica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados de 305 mm (del.) y discos macizos de 300 mm (tras.)**
Neumáticos	**215/55 R17**
Llantas	**7 x 17 pulgadas**
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**167 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,8 segundos**
CONSUMOS (WLTP)	
Combinado	**16,2 kWh / 100 km**
Autonomía	**460 km**
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.420 / 1.825 / 1.570 mm**
Distancia entre ejes	**2.720 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**1.757 kg**
Capacidad de maletero	**20 (delante) + 475-1.392 litros (detrás)**

Potencia equiparable y prestaciones calcadas en uno y otro

RENAULT SCENIC E-TECH esprit Alpine 160 kW gran autonomía

SISTEMA DE PROPULSIÓN	
Tipo de motor	**Eléctrico delantero**
Potencia máxima	**160 kW (218 CV)**
Par máximo	**300 Nm**
BATERÍA	
Tipo	**Iones de litio**
Capacidad	**87 kWh (brutos)**
Tensión nominal	**n.d.**
Tiempo de carga	**13 horas a 7,4 kW; 9 h a 11 kW y 5 a 22 kW en CA; 37 min a 130 kW en CC (80%)**
Potencia de carga máx.	**22 kW en CA 130 kW en CC**
TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción delantera**
Caja de cambios	**Automática, una velocidad**
BASTIDOR	
Suspensión delantera	**McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Asistencia electromecánica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados de 350 mm (del.) y discos macizos de 330 mm (tras.)**
Neumáticos	**235/45 R20**
Llantas	**n.d.**
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**170 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,9 segundos**
CONSUMOS (WLTP)	
Combinado	**17,2 kWh / 100 km**
Autonomía	**611 km**
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.470 / 1.864 / 1.571 mm**
Distancia entre ejes	**2.785 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**1.917 kg**
Capacidad de maletero	**440-1.449 litros**

CONTACTO

FORD EXPLORER
Abre camino

La reinterpretación del Explorer, ahora completamente eléctrico y en formato más compacto, lidera la nueva propuesta eléctrica de Ford. Ya se puede elegir entre dos potencias con una autonomía que supera la barrera de los 600 km.

E. Cano

La marca americana nos está acostumbrando a la utilización de nombres conocidos dentro de la casa para el lanzamiento de nuevos productos. Así pasó con el Puma (pequeño cupé transformado en B-SUV), con el Mustang Mach-E (cambio totalmente de concepto bajo el mítico sobrenombre Mustang) y ahora con el Explorer.

El gran todocamino americano cede nombre a un modelo mucho más compacto (4.468 mm de largo) que además se convierte en el primer eléctrico de Ford diseñado y fabricado en Europa. Primero de otros que vendrán como el futuro Puma eléctrico y el icónico Capri (en cuadro adjunto).

Alianza con Volkswagen

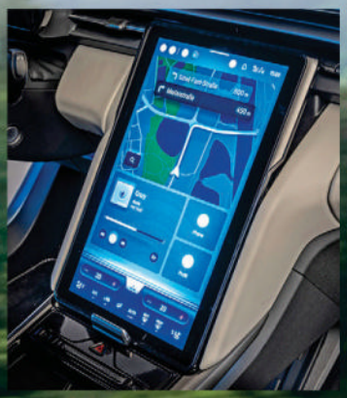
Para dar forma a este Explorer europeo, Ford se vale de la plataforma MEB del Grupo Volkswagen, adaptada para conseguir el tacto de conducción de los coches del óvalo. Para ello, ha trabajado sobre suspensión, barras estabilizadoras, dirección, control de estabilidad... A falta de una prueba más a fondo, todos esos cambios le han sentado bien, por lo que su comportamiento es satisfactorio, sólido y equilibrado. También hereda el gran ángulo de giro de esta plataforma.

Presentación sólida, pese a un ajuste mejorable de plásticos en la consola; ahí, gran espacio de carga (17 litros). Para el audio, barra de sonido.

A bordo es un coche que ofrece buena amplitud. Detrás, el hueco para piernas es generoso y la base del asiento son grandes. El techo panorámico (opcional por 1.241 €) aporta mucha luminosidad.

Carga a 11 kW en corriente alterna y hasta 185 en continua (10-80% en 26 minutos). La bomba de calor, opcional.

La versión Premium incluye Dynamic Matrix LED y portón trasero eléctrico.



Infotainment con pantalla de 14,6" movible. En su posición más inclinada esconde debajo un compartimento y tomas USB.

Las claves

- Explorer europeo: más compacto y solo eléctrico
- Variantes de propulsión 286 CV y AWD de 340 CV
- Por menos de 40.000 € con todos los descuentos
- Bien equipado: asientos eléctricos, masaje... y opcionales como cámaras 360, centrado de carril, Park Assist...

Maletero de 470 litros (465 en las versiones Premium), ampliable a 1.460.

El nuevo Explorer ya se puede pedir; las primeras entregas comenzarán a partir de septiembre. Hay dos versiones: Explorer y Explorer Premium, ambas disponibles con tracción a uno o dos ejes. Las primeras pueden acogerse al Plan MOVES y parten de un precio de 51.765 € (desde 46.562 con descuento de Ford y financiado, y por debajo de 40.000 con todas las ayudas). Los AWD arrancan en 58.755 € (55.851 con descuento). A final de año se unirá a la gama una combinación más económica con motor de 177 CV y batería pequeña, de 52 kWh. □

Respecto a la gama, arranca con dos variantes: motor de 286 CV y tracción trasera, o tracción total de doble motor y 340. El primero asocia batería de 77 kWh de iones de litio (níquel, manganeso y cobalto) y anuncia una autonomía de hasta 602 km y menor potencia de carga (135 kW); el segundo, debido a su mayor demanda energética, según la marca, utiliza una pila de 79 kWh para un rango en ciclo combinado de 566 km, y carga en continua a 185 kW.

Las dos combinaciones ofrecen un buen empuje que se traduce en solo 6,4 segundos para hacer el 0-100 km/h, fijados en 5,3 para el de tracción total.

CAPRI, REINVENTANDO OTRO MITO

Aparte de conducir el Explorer, Ford nos tenía preparada una sorpresa: el icónico Capri vuelve a la actualidad. Así, pudimos ver en directo una unidad de un coche que, como ve, cambia radicalmente el concepto de su antecesor. El mercado manda y Ford plantea ahora un crossover de musculado aspecto cupé, carrocería algo más larga (4.634 mm y maletero de 527 litros) y baja que el Explorer y misma base mecánica (286 o 340 CV). Anuncia una autonomía de hasta 627 km y aceleración de 0-100 km/h de 5,3 segundos. Será realidad, previsiblemente, a final de año.

MERCEDES-AMG E 53 HYBRID 4MATIC+

Deportivo a su manera

Mercedes-Benz dota por fin a su nuevo Clase E de una versión de altas prestaciones firmada por AMG. Es el nuevo E 53, potente, rápido y también híbrido enchufable, fórmula que hemos probado y que le contamos en estas páginas.

Eduardo Lausín

El habitáculo recibe algunos retoques de estilo específicos, pero mantiene la composición básica. Puede equipar triple pantalla Superscreen.

Entre las novedades para este Mercedes-AMG E 53 Hybrid se encuentran los asientos Performance: sujeción excelente, no tanto el confort.

Mercedes-AMG está poniendo mucho énfasis en la hibridación. De hecho, casi la totalidad de los modelos que ha lanzado recientemente tienen sistema híbrido. Es el caso de los Clase C y SL, si bien aquellos presentan un esquema PHEV muy diferente al de este E 53. Mientras allí el apartado eléctrico se dirige casi exclusivamente a mejorar prestaciones, aquí es la eficiencia la que manda. Así, equipa batería de 28,6 kWh (que puede cargar a 60 kW en CC) para lograr un máximo de 101 km de rango en posición eléctrica.

Esta pila alimenta un motor de 163 CV integrado en la caja de cambios, automática de nueve relaciones, capaz de mover el coche en modo cero emisiones más allá de 120 km/h. La arquitectura eléctrica se apoya en el propulsor térmico, el principal, un seis cilindros en línea de 3,0 litros con sobrealimentación. En conjunto, el E 53 genera 585 CV de... o bien 612 si equipa paquete Dynamic Plus, que añade función Race Start para generar un pico de potencia extra en aceleración.

Tope de gama

Con esas cifras sobre la mesa, esta versión del Clase E es la tope de gama e iguala al anterior E 63 con motor V8, lo que me lleva a pensar que podríamos ver un nuevo E 63 con aún mayor rendimiento, aunque tampoco es que sea necesario, la verdad. A los mandos de este coche todo pasa muy rápido: basta activar el modo más deportivo para sentir una respuesta contundente, sobre todo por la actuación de la mecánica eléctrica, que suple de energía al conjunto justo en los momentos en que el fabuloso seis cilindros no gira en su rango óptimo. Esto significa que en salida es muy eficaz, también gracias a una tracción total conectable automáticamente mediante embrague electromecánico. Aquí, a diferencia de los anteriores E 63, no hay modo Drift (derrape) específico.

Lo que me ha gustado del coche es su perfecta dualidad: puede ser salvajemente rápido, pero también muy suave y agradable en el día a día. Basta activar el modo Confort o el Eléctrico,

Primer modelo de AMG en equipar una mecánica PHEV de elevado rango eléctrico.

Las claves

- Única versión AMG del Clase E, de momento
- Mecánica PHEV de hasta 612 CV
- 101 km de rango eléctrico
- Puesta a punto específica
- Disponible en carrocerías sedán y familiar

donde el motor cero emisiones permite avanzar cómodamente a ritmo del tráfico, con suavidad y, de paso, con eficiencia incontestable.

Chasis a medida

Por su parte, los ingenieros de AMG han retocado fuertemente el chasis. Es un modelo pesado y lo saben. Así, hay nueva suspensión metálica con amortiguadores regulables electrónicamente, solución que casa bien con este concepto: pasa de un rodar suave a otro firme y agresivo con el toque de un simple botón.

Del mismo modo, hay elementos más avanzados que demuestran que se trata de un automóvil de muy altas prestaciones. Por ejemplo, AMG ha instalado nuevos refuerzos entre torretas, en el subchasis delantero y en el trasero, inéditos soportes dinámicos de motor y un equipo de frenos con discos de hasta 390 mm y pinzas de seis pintones en el eje delantero con paquete Dynamic Plus instalado. □

ESTÉTICA Y PRECIOS

El Mercedes-AMG E 53 se viste con traje deportivo por dentro y por fuera. Luce una imagenmás agresiva, elementos aerodinámicos específicos y un interior con asientos y volante deportivos. Está disponible tanto con carrocería sedán como familiar Estate. Al respecto, estos modelos pierden capacidad de maletero debido a la situación de la batería bajo el piso: el modelo sedán anuncia 370 por los 460 litros del familiar. Ya está a la venta a un precio que arranca en 114.575 € para el sedán y 116.725 € para el Estate.

Pierden maletero frente a los E convencionales, pero dicen adiós al incómodo escalón de los PHEV.

Con paquete Dynamic Plus genera momentáneamente 612 CV, frente a los 585 originales.

MERCEDES-BENZ CLASE V Y EQV

Madura como pocos

La firma de la estrella actualiza su exclusivo y funcional monovolumen grande, el Clase V y su declinación 100% eléctrica EQV. Además de cambios estéticos y de equipamiento/seguridad, en el primero propone una inédita mecánica de gasolina.

E. Cano

Puesto de mando con nuevos volante, aireadores... pero sobre todo, con la última generación del infotainment MBUX, dotado de funciones adicionales.

Hay un nuevo enfoque de Mercedes-Benz para sus furgonetas que apunta a una estrategia de mayor lujo en sus declinaciones más turísticas. En 2026 llegará la inédita arquitectura eléctrica Van EA, pero entre tanto, pone al día los EQV y Clase V con nuevos exteriores e interiores, que ganan confort y seguridad, en parte desde una red digital más avanza. También mejoran equipamiento de serie.

Comenzando por la estética, reciben nuevo frontal con parrilla y paragolpes redefinidos: según equipamiento, la primera va rodeada por una banda de luz LED, mientras la Clase V Exclusive añade la icónica estrella vertical de Mercedes-Benz sobre el capó. Pueden dotarse de nuevos faros LED adaptativos Multibeam y la zaga adosa moldura cromada con la inscripción Mercedes-Benz y luces LED oscurecidas. También varían las llantas, de 17, 18 o 19" y estrenan cuatro colores de carrocería.

Esfera digital

Dentro cambia el salpicadero, más tecnológico y digital. Aparecen dos pantallas panorámicas contiguas de 12,3" cada una, nuevas salidas de aireación y volante calefactable de nueva generación con mandos capacitivos. La consola también ha sido rediseñada y admite carga inalámbrica para móviles tipo Qi. En estos vehículos no faltan otros como la función de arranque Keyless, o la iluminación de cabina trasera atenuada para conducir de noche (la del vehículo, 64 colores). ¡Ah! añaden puerta corredera izquierda de serie.

Volviendo al infoentretenimiento MBUX, es de serie y aglutina funciones como confort Enegerzing, navegación aumentada, un asistente de voz que aprende (en EQV muestra en la pantalla central la asistencia de aparcamiento) y hasta siete per-

Las claves

- Cambios de diseño
- Puesto de conducción muy modernizado, con nuevos volante, consola...
- Infotainment MBUX de nueva generación, de serie
- Diésel, gasolina MHEV y eléctrico

Los cambios persiguen acercar como nunca estos vehículos a la gama de turismos

La capacidad de estos vehículos (6, 7 u 8 plazas) es extraordinaria, como su funcionalidad global. Existen tres longitudes según motorizaciones: compacta, larga (habitualmente, la más demandada) y extralarga.

La nueva gama recibe doble puerta trasera deslizante, lo que aumenta enteros la versatilidad de uso.

files con información individual. Y al escanear un código QR conectan a la cuenta Mercedes me con extras digitales como mantenimiento, gestión de accidentes y averías, servicios remotos tipo bloqueo/desbloqueo de puertas y apertura/cierre de ventanillas, información de tráfico en directo, comunicación Car-to-X o funciones MBUX ampliadas vía asistente de voz, para búsquedas rápidas online, transmisión de ubicación y hora estimada de llegada a contactos (Social Navigation), en EQV acceso a redes de carga pública (incorpora Plug&Charge como método de pago), preacondicionamiento del habitáculo y gestión de recarga, navegación con funciones Electric Intelligence y Mercedes me Charge...

Por otra parte, mejoran sistemas de seguridad y ADAS, como la frenada activa con función de tráfico cruzado, alerta de atención, asistente de faros, sensor de lluvia, de distancia Distronic, de obstáculos en ángulos muertos, mantenimiento de carril, control activo del crucero y paquete de estacionamiento (con cámara 360 y asistente de remolque).

Los motores

El EQV (204 CV) da elegir baterías de 60 o 90 kWh (versiones 250 y 300); la autonomía va de 277 a 365 km. Admite carga CA hasta 11 kW y CC a 110 (40 minutos 10-80%). Y en Clase V, diésel 2.0 de cuatro cilindros y 163, 190 o 237 CV, y un nuevo gasolina híbrido suave (2.0 y cuatro cilindros) ECO de 231 CV (8,9 l/100). El cambio es automático 9G-TRONIC y la tracción, trasera o, en diésel, total opcional 4MATIC (delantera en EQV). □

PRECIOS Y LONGITUD

Como antes, y según terminaciones (Style, Avantgarde y Exclusive), los diésel 220 d (de 74.869 a 89.279 €), 250 d (de 77.316 a 109.180 €) y 300 d (entre 84.064 y 113.070 €) contemplan carrocerías compacta (4,9 metros), larga (5,1 metros, habitualmente, la más solicitada, con los 3,2 metros entre ejes de la anterior) y extralarga (5,4 y batalla de 3,43 metros). En gasolina, el flamante 300 (parte de 82.102 €, hasta 109.956) solo es largo o extralargo, como el 100% eléctrico EQV (de 89.014 a 96.658 €).

BYD TANG
Todavía más competitivo

BYD renueva su SUV tope de gama con un cambio ligero de estilo, pero con muchas mejoras a nivel técnico. Ahora tiene más autonomía y carga más rápido. Ya lo hemos conducido.

Eduardo Lausín

El BYD Tang no es un modelo especialmente conocido en nuestro mercado, si bien lleva a la venta desde 2022. Se trata del SUV tope de gama de la firma china, un coche de 4,97 metros que llega a competir con modelos de la talla de BMW iX y nuevo Volvo EX90. Acaba de actualizarse con una larga e interesante lista de novedades, empezando por el diseño.

El morro cambia casi por entero gracias a la sustitución de la anterior parrilla XXL por otra más fina, común al resto de la marca. Esto, además del estilo, beneficia la aerodinámica, que es otro aspecto en el que ha trabajado el fabricante. De hecho, incluso las llantas, de nuevo cuño, lucen ahora un aspecto también más aerodinámico. Por cierto, por el camino el Tang ha ganado 10 cm de largura.

Nuevo multimedia

Dentro hay novedades, aunque son más ligeras. La principal es el multimedia, que ya era de gran tamaño y ahora más. La pantalla crece a 15,6" y mantiene la función giratoria común a todos los vehículos BYD. Un sistema que, de paso, ha ganado en fluidez frente a las primeras unidades que probamos meses atrás.

El nuevo Tang es un producto completamente equipado de serie,

El aspecto interior es casi idéntico. La impresión de calidad es elevada y el equipamiento de serie, completo: todo en el coche viene de fábrica.

Detalle de la consola central, donde se agrupan varios controles básicos del vehículo.

La pantalla central crece a 15,6" y tiene un funcionamiento más fluido. Es de tipo giratorio, como en otros BYD.

Cambio de aspecto más visibles sobre el frontal. Eso sí, ha ganado 10 cm de longitud.

Las siete plazas son de serie. Es un coche muy grande y amplio por dentro. Maletero mínimo de 235 l.

Las claves

- Nuevo diseño
- Multimedia giratorio con pantalla de 15,6"
- Amortiguación adaptativa
- 100% eléctrico con 517 CV
- Nueva batería de 108,8 kWh y hasta 530 km de autonomía, a recargar hasta 170 kW (CC)

no hay acabados a elegir e incluye elementos como el citado multimedia y todo el equipamiento de seguridad (control de crucero adaptativo, cámaras 360º...). Por otra parte, es un vehículo de tres filas y siete plazas de serie, amplio en la segunda fila y también en la tercera, aunque esta no admita pasajeros de gran tamaño. Por último, el maletero declara un mínimo de 235 litros con siete asientos habilitados y un máximo de 1.655.

Pasando a la técnica, ha mejorado sustancialmente cifras. Aunque la potencia se mantiene inalterada, la autonomía crece notablemente. Sigue confiando en el esquema de doble motor original, uno en cada eje, y la potencia de ambas unidades es exactamente la misma, por lo que el Tang declara los mismos 517 CV precedentes.

La sorpresa reside en la batería, que gana tamaño. Pasa de 86,4 a 108,8 kWh, una diferencia abismal que autoriza a este Tang homologar 130 km extra de rango, con un total en ciclo WLTP de 530. Esta enorme pila emplea la característica tecnología Blade de BYD (es muy plana, para restar poco sitio al conjunto) y de tipo LFP, lo que, según sus responsables, aumenta durabilidad y seguridad.

De paso, los ingenieros han mejorado un aspecto clave: la recarga. Y es que ya puede recuperar a un ritmo de 170 kW en continua, que no es mucho comparado con algunos rivales, pero que, desde luego, es todo un salto sobre los 120 kW de su antecesor. Esto transforma al nuevo Tang en un vehículo bastante más idóneo para afrontar largas distancias.

A los mandos

Hemos podido conducirlo brevemente por Berlín y alrededores para apreciar los cambios. Francamente, se trata prácticamente del mismo coche. Lo más relevante, aparte del alcance superior (que requiere una prueba más concienzuda para extraer conclusiones), es la inédita amortiguación adaptativa, que sujeta algo más los movimientos de la carrocería y aporta mucho confort. ◻

Gracias a su nueva batería LFP de 108,8 kWh puede recorrer un total de 530 km por carga

SEAL U DM-i

Otra de las novedades de BYD es la variante híbrida enchufable del Seal U, con sello CERO de la DGT. Denominado DM-i, se ofrece con potencias de 210 y 324 CV, en función de si es tracción delantera o total. La autonomía eléctrica alcanza 80 km en el mejor de los casos, gracias a una batería de 18,3 kWh que puede incluso cargar en conrriente continua (o CC). El Seal U DM-i es un SUV de 4,77 metros a la venta en España a un precio que parte de 34.990 €, sin ayudas.

BMW M5
Potentísimo y enchufado

La marca alemana nos vuelve a sorprender con la última generación del M5, que pasa a ser la más potente de todos los tiempos y la primera en incorporar electrificación al motor.

Adrián Lois Aparicio

Diseño interior con un ambiente deportivo y sobrio, con la enorme pantalla curva BMW como protagonista sobre el salpicadero.

El mando circular BMW iDrive está decorado con el logotipo de M; al lado, botón de arranque rojo.

No podían faltar unos buenos asientos deportivos, con tapicería de cuero Merino de serie y Alcantara opcional.

BMW nos ha acostumbrado a dejarnos perplejos cada vez que presenta un M5. Sigue siendo uno de sus sedán deportivos más emblemáticos y ha permanecido fiel al concepto en cada nueva generación durante los últimos cuarenta años. La séptima entrega (código interno G60) no podía fallar a la cita, un M5 que llega con una declaración de intenciones nunca vista.

Para empezar, es la primera vez que la saga acude a la electrificación, concretamente a un sistema de propulsión M Hybrid. Se trata pues de una mecánica híbrida enchufable que no solo le permite moverse en modo cien por cien eléctrico, también sumar la fuerza de ambos motores para alcanzar mayores prestaciones. Bajo el enorme capó habita el propulsor de gasolina V8 4.4 M TwinPower-Turbo de 585 CV junto a un eléctrico de 197. En combinación, 727 CV, notable incremento respecto a la anterior marca de 635 en el M5 CS precedente.

M Driver's Package

Así, se convierte en el BMW M5 más potente de la historia. Gracias también a sus 1.000 Nm de par límite, consigue una aceleración de 0-100 km/h de 3,5 segundos y de 0-200 km/h en 10,9. Su velocidad máxima se limita por electrónica a 250 km/h, pero con M Driver's Package opcional sube a 305. Lo que sí viene de se-

La tecnología M Hybrid se adueña del deportivo alemán por primera vez

La aerodinámica juega un papel clave, como se deja ver en el espectacular difusor trasero.

Las claves

- Primer BMW M5 electrificado de la historia
- Llega en noviembre; añadirá carrocería familiar M5 Touring
- 727 CV y tracción total M xDrive
- 69 km en modo eléctrico y sello ambiental CERO
- De 0-100 km/h en 3,5 segundos

La curva Hofmeister del pilar C integra el logotipo M5 en relieve.

rie es la suspensión adaptativa M, los neumáticos de altas prestaciones y la dirección activa integral, que mueve las ruedas traseras hasta 1,5º para mejorar la agilidad y la estabilidad a altas velocidades.

En la parte eléctrica hay que sumar una batería de iones de litio de 18,6 kWh, colocada oportunamente en el suelo del vehículo, para bajar al máximo el centro de gravedad; se puede cargar a una potencia máxima de 7,4 kW CA. La autonomía WLTP en modo cero emisiones es de 69 km, lo que le permite ganarse el sello CERO de Tráfico, mientras que el tiempo de recarga completa es de 3,15 horas a máxima potencia.

Estética propia

El nuevo M5 (5,09 metros de largo) exhibe una estética claramente diferenciada de la berlina de la que parte, con un aspecto más agresivo desde los añadidos M sin recurrir a estridencias. Por dentro, más de lo mismo: destacan un nuevo volante, con franja roja a las 12 en punto, con marcadas costuras y achatado en su parte inferior, y flamantes asientos deportivos. El puesto de conducción incorpora pantalla curva BMW y Head-Up display con contenidos específicos M.

Será el conductor quien decida hasta qué punto quiere llevar la personalización, apostando por un aspecto más sobrio o, al contrario, más radical. Por ello, y talonario en mano, podrá incorporar elementos como el paquete exterior M Carbon, techo interior en Alcantara, piezas M Performance específicas, frenos carbocerámicos M e incluso enganche para remolque. ◻

EXTRA DE PESO

El nuevo BMW M5 no solo es el más potente de la historia, también el más pesado. Si la anterior generación declaraba 1.920 kg sobre la báscula, con una configuración tradicional de motor de combustión, este nuevo M5 se va a 2.435 en vacío, prácticamente media tonelada más. La marca bávara admite que solo el conjunto híbrido enchufable pesa unos 400 kg. Su gran potencia y su elevado par motor deberían compensar ese abultado lastre.

COMPARATIVA ECO

MERCEDES-BENZ E 300 de 4MATIC ALL-TERRAIN vs. AUDI A6 ALLROAD 50 TDI quattro

Cruce de caminos

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Escanea el código QR

¿Berlinas familiares que juegan a ser todocaminos? Esta es la apuesta de las declinaciones más polivalentes de los Mercedes-Benz Clase E Estate y Audi A6 Avant. El primero, más moderno y tecnológico, vuelve a medirse a un veterano siempre resolutivo. Como guinda, se acompañan de motores diésel de distinta concepción: uno enchufable, el otro con hibridación ligera.

Juan Pablo Esteban Paloma Soria

x.com/byneontelegram
byneon Neon147

MERCEDES-BENZ E 300 de 4MATIC ALL-TERRAIN

Tipo de motor	**Diésel phev, 4 cilindros en línea, turbo + eléctrico**
Potencia máxima	**313 CV**
Par máximo	**700 Nm**
Batería	**25,4 kWh**
Autonomía EV	**96 km**
Velocidad máxima	**213 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,9 segundos**
Precio base	**78.733 €**
Precio desde	**74.087 €**
Cuota Renting*	**1.301 €/mes**
Lanzamiento	**Diciembre de 2023**
Valoración Altagama	★★★★½

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

AUDI A6 ALLROAD 50 TDI quattro tiptronic

Tipo de motor	**Diésel MHEV, 6 cilindros en V, turboalimentado**
Cilindrada	**2.967 cm³**
Potencia máxima	**286 CV entre 3.500 y 4.000 rpm**
Par máximo	**620 Nm entre 2.250 y 3.000 rpm**
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,8 segundos**
Precio base	**87.580 €**
Gama desde	**72.950 €**
Cuota financiación*	**1.089 € / mes**
Lanzamiento	**Junio de 2019**
Valoración Altagama	★★★★½

* Consultar condiciones en audi.es

En busca de la máxima versatilidad, Audi y Mercedes-Benz llevan años ofreciendo en catálogo declinaciones tan interesantes como los Allroad y All-Terrain, denominaciones que ya son toda una declaración de intenciones y que los dos fabricantes adoptan en sus berlinas familiares A4/A6 Avant y Clase C y E Estate.

Como su nombre apunta, van más allá de ofrecer un familiar al uso, principalmente porque con algunos cambios de rigor, el más importante, una altura sobreelevada respecto al resto de gama, se adentran en el espacio que ocupan los omnipresentes SUV. En efecto, no estamos ante vehículos especializados, sino ante modelos que pueden salir de la carretera, sobre terrenos poco exigentes, como si de todocaminos se tratara y sin perder las bondades de una berlina.

Para ello se valen de un elemento esencial: suspensión neumática equipada de serie; permite variar la altura de la carrocería según programa de conducción elegido. El Audi A6 allroad, todo un veterano dentro de un segmento ciertamente reducido (otros de su estilo son los Subaru Outback y Volvo V90 Cross Country), sigue cumpliendo con nota y su ganancia de altura libre al suelo frente al A6 Avant es de 45 mm, casi calcados a los 46 que suma el E All-Terrain sobre el resto de E Estate. Aparte, incluyen modo específico offroad que modifica parámetros de suspensión, ayudas electrónicas y tracción total, sin olvidar que se visten con carrocerías más protegidas y diferente estilo de paragolpes, para conformar su aspecto aventurero.

Sin milagros, sí que se puede sacar provecho de ese margen ya no solo para circular por caminos, también por asfalto roto o vías de firme irregular. Factor que, por otro lado, condiciona el comportamiento mínimamente en conducción normal. Si los comparamos con los familiares de los que derivan, sin ese matiz más campero, es difícil apreciar cuánto repercute la altura extra en la dinámica del vehículo. El Clase E Estate All-Terrain marcha en este sentido con un confort excelente. Su amortiguación añade más 'baile' de carrocería adaptándose continuamente a las condiciones del trazado. Es una sensación de mayor flotabililidad sin merma, en todo caso, de una estabilidad bastante elevada.

Frente a él, el A6 allroad limita un poco más esos movimientos, por lo que transmite más confianza ante ritmo elevado o en tramos revirados. Siempre hablo de pequeñas diferencias, porque los dos se mueven realmente bien y marcan diferencias en carretera sobre vehículos de corte más SUV. Ahí aportan más precisión, y ambos ofrecen una dirección muy bien calibrada. En largos desplazamientos son un acierto pleno.

Audi ofrece de fábrica los faros matriciales, aunque hay otros más avanzados HD Matrix LED.

El catálogo de llantas propone este tope de 21", por 2.490 €. En origen el diámetro es 19.

Prima el diésel

Por lo que respecta al motor, algo que cuadra muy bien con ese concepto de coche polivalente y de largo recorrido, cada fabricante ofrece un enfoque distinto en la gama disponible para los allroad y All-Terrain, aunque uno y otro coinciden en dar prioridad a mecánicas de gasóleo. El catálogo de

El A6 allroad sigue siendo un referente del segmento: siempre cumple

No es tan llamativo como el cuadro del rival, pero la lectura de todos los datos es impecable.

En el volante, hay pequeñas levas para el cambio secuencial.

Selector de programas de conducción, en la parte baja de consola.

El climatizador va por pantalla: buen uso pero siempre con huellas.

Multimedia resolutivo. En imagen, diferentes programas de conducción, con altura variable.

AUDI A6 ALLROAD 50 TDI quattro tiptronic

LO MEJOR
Cierta capacidad fuera de asfalto
Comportamiento
Prestaciones
LO PEOR
Precio elevado
Muchos elementos en opción
Túnel central voluminoso

Mercedes-Benz es más escueto: hay 220 d (193 CV y sello ECO) y 300 de (también diésel, el elegido, híbrido enchufable y etiqueta CERO). La familia allroad cuenta con variantes 40 TDI (204 CV), 45 TDI (245), 50 TDI (el comparado, de 340 CV) y gasolina 55 TFSI (340 CV), todos ECO.

La elección de cada propulsor, al final, marca el paso en ambos. El conjunto phev del Clase E pasa por ser de los más atractivos. Un todo en uno con las bondades de poder moverse como eléctrico puro (suavidad, sin ruidos...) y, cuando agota batería, disponer del consumo contenido de un diésel.

VALORACIÓN

AUDI A6 ALLROAD 50 TDI quattro tiptronic

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

El plug-in ideal

Su equipo combina mecánica de cuatro cilindros y 197 CV y otra eléctrico de 129 para una potencia conjunta de 313 CV y 700 Nm de par límite. Con esos números la entrega de fuerza está garantizada, y la pila de 25,9 kWh permite recorrer sin emisiones 75 km reales (homologa 96). Buen dato a aprovechar en desplazamientos diarios sin gastar una sola gota de gasóleo.

Mientras que en modo eléctrico hay brío suficiente para moverse sin exigencias, en híbrido consigue aumentar rango alrededor de 700 km, nada mal para un plug-in. Por cierto, tanto en EV (eléctrico) como en híbrido las levas del volante actúan sobre la frenada regenerativa, y en el programa Sport se destinan a engranar marchas.

Por calidad, opciones de visualización e información, los relojes del Clase E son excelentes. Opcional, con 3D.

Las levas facilitan el cambio secuencial mientras que el selector se encuentra en el brazo derecho, muy cómodo.

Hay algunos mandos en consola, como el de modos de uso.

La pantalla de serie ya es grande y ofrece un rápido manejo, aunque el MBUX Superscreen es otro nivel (incluye panel para pasajero).

Si hablamos de autonomía y validez para larga distancia, el A6 allroad se muestra superior. Su motor, un 3.0 V6 de 286 CV con sistema de hibridación ligera, responde con gran poderío. De hecho, acelera y corre más que su compatriota con esa prestancia que da un seis cilindros, sacándole de cualquier situación comprometida (al adelantar, por ejemplo) a golpe de pedal.

Al final, el Audi se mueve en carretera en consumos buenos teniendo en cuenta su elevado rendimiento: fácil rondar 7 l/100 km, con media total obtenida de 7,9 en esta comparativa (más que razonable). Y 73 litros de tanque acercan su autonomía a 900 km.

Así y todo, recargándolo la eficiencia del E All-Terrain es todavía mejor. Obvio, hay que tener la costumbre de pasar por la toma eléctrica, algo que parece de perogrullo pero que aún muchos usuarios no consideran prioridad. Llegada esa

MERCEDES-BENZ E 300 de ALL-TERRAIN 4MATIC

LO MEJOR
Polivalencia diésel/eléctrico
Confort de amortiguación
Más tecnológico y CERO
LO PEOR
Peso más elevado
Maletero menor por la batería
Muchos elementos en opción

VALORACIÓN

MERCEDES-BENZ E 300 de ALL-TERRAIN 4MATIC

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

De serie viene con 19 pulgadas. En opción, puede equipar estas AMG de 20 por 1.863 €.

Más actual y tecnológico, el All-Terrain ofrece un gran confort de marcha

Los faros más avanzados se pagan aparte. La parrila también puede contar con iluminación.

Detalle para mejorar aerodinámica: los tiradores se integran en la carrocería al iniciar la marcha.

situación, la marca de la estrella ofrece una buena potencia de reposición: 11 kW en corriente alterna y 55 en rápida (esta última implica un sobrecoste de 665 €).

Contraprestaciones

De igual forma, otro peaje de la hibridación enchufable es que el maletero pierde litros al albergar la batería. Así, este Clase E Estate cede 145 litros sobre sus hermanos no phev, lo que se nota sobre todo en la altura del piso. El allroad no tiene ese problema y su zona de equipaje es significativamente mayor, aun cuando el All-Terrain puede cumplir para la mayoría de situaciones.

Para los ocupantes, las diferencias son menos evidentes. La comodidad a bordo es elevada siempre que pensemos en alojar a dos pasajeros traseros: a ambos les penaliza el prominente túnel central de transmisión. Si tuviera que ir detrás, mejor en el Audi porque la base de sus asientos está más inclinada y las piernas apoyan algo mejor.

De otra parte, el automóvil presentado por la firma de la estrella denota una modernidad superior. Su estreno es más reciente, y por eso ha podido nutrirse de elementos tecnológicos más sofisticados. Sobre su puesto de conducción algo más elevado, el All-Terrain derrocha vistosidad con pantallas excelentes. La unidad que tiene ante usted incluye la fantástica Superscreen con panel corrido hasta el acompañante, un display que, en cualquier caso, no es necesario porque el central de serie, ya bastante grande y cómodo de usar, trabaja con nota.

Además, otros elementos como la función de 'capó transparente' para ver en pantalla lo que ocurre bajo del coche (unido al sistema de cámaras 360º), su iluminación ambiental al ritmo de la música, la representación de los relojes en 3D (añade, con calidad, mucha profundidad y es deconectable) o el sonido 4D con vibraciones de bajos en los asientos ofrecen una experiencia vanguardista. Puede ensombrecer un poco el día a día con el A6, pero el de Audi, sin tantos artificios, resulta acogedor, completo y está acabado, en algunos detalles, incluso mejor. Es más veterano, pero para nada anticuado y sigue siendo una alternativa de referencia en este segmento de nicho. □

Carga a 11 kW en corriente alterna en 2 horas; admite en opción carga rápida a 55 kW: 20 min de 10-80%.

EL PROBADOR OPINA

Me parecen dos excelentes alternativas multiterreno sin acudir a un SUV: van mucho mejor en carretera que aquellos y en diésel son definitivos. ¿Qué tecnología? Las dos funcionan bien y estarán determinadas por el escenario de uso habitual. En todo caso, el precio superior del A6 allroad le aleja un poco de la pelea.

AUDI A6 ALLROAD

El espacio para los ocupantes es similar, aunque en el Audi la base de asientos trasera es más cómoda y grande, como el maletero.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia; control de crucero; aviso salida de carril; Matrix LED; suspensión neumática; portón eléctrico; sensores de aparcamiento con cámar trasera; tapicería de cuero sintético; Audi virtual cockpit; MMI Navegación plus con MMI touch response; Audi music interface con 2 USB; Audi Connect; sonido de 9 altavoces y 155 vatios. **OPCIONES** Pintura metalizada (1.400 €) y Audi Exclusive (7.935 €); faros HD Matrix LED (1.090 €); techo panorámico (2.595 €); tapicería microfibra/cuero (1.855 €) y cuero Valcona (1.280-2.085 €); asientos eléctricos (1.680 €) y climatizados con masaje (2.085 €); Bang&Olufsen (1.035-8.165 €); llave confort y portón apertura gestual (1.815 €); asistentes Tour con asistente conducción adaptativo (2.690 €); aviso cambio de carril, exit warning y tráfico trasero (1.210 €) y Head-up Display (1.885 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Para una conducción semiautónoma nivel 2 hay que ir al paquete de asistentes Tour. Los asientos climatizados son un lujazo recomendable, y el equipo de sonido de Bang&Olufsen suena realmente bien.

MERCESDES-BENZ CLASE E ALL-TERRAIN

A uno y otro les perjudica el grueso tunel central en las plazas posteriores. La batería resta 145 l a la zona de carga comparada con otras versiones .

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; mantenimiento de carril; control de crucero y de ángulo muerto; Parktronic; reconocimiento de señales; suspensión neumática Airmatic; llantas de 19"; faros LED High Performance; asientos calefactables; tapicería simil cuero; MBUX Navegación Premium 14,4", Live Traffic Information, 3 años actualización cartográfica; integración de smartphone; cargador inalámbrico Qi; cargador CA 11 kW. **OPCIONES** Pintura metalizada (sin coste) y Manufaktur (1.319-4.126 €); techo panorámico (2.353 €); paquete confort acústico (321 €); Paquete Night (599 €); Paquete Advanced Plus: incluye faros digitales, cámaras 360º, asiento del conductor eléctrico y con memoria (3.265 €); MBUX Superscreen (1.803 €); instrumentación 3D (1.198 €); Head-up Display (1.270 €); sonido Burmester 4D (1.398 €); asistencia conducción Plus (2.843 €); paquete Keyless-Go (1.155 €) y carga rápida CC 55 kW (665 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Aunque es prescindible, la carga rápida a 55 kW es muy interesante en viaje. Para darle un toque más Premium, el paquete Advanced Plus concentra diferentes elementos funcionales.

FICHAS TÉCNICAS

AUDI A6 ALLROAD 50 TDI quattro tiptronic

MOTOR	
Tipo de motor	Diésel MHEV, 6 cilindros en V, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	2.967 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	286 CV entre 3.500 y 4.000 rpm
Par máximo	620 Nm entre 2.250 y 3.000 rpm

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total quattro
Caja de cambios	Automática Tiptronic con convertidor de par y 8 velocidades, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR	
Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de tracción y estabilidad
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	235 / 55 R19
Llantas	8,5 x 19 pulgadas

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,8 segundos

CONSUMOS	
Recorrido mixto	6,7-7,1 l/100 km
Emisiones (CO_2)	175-186 g/km

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.951 / 1.902 / 1.497 mm
Distancia entre ejes	2.925 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.020 kg
Depósito de combustible	73 litros
Capacidad de maletero	550-1.660 litros

Diésel para diferentes usos: híbrido ligero o enchufable

MERCEDES-BENZ E 300 de 4MATIC ALL-TERRAIN

MOTOR TÉRMICO	
Tipo de motor	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.993 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Dos árboles de levas, 4 valvulas por cilindro
Potencia máxima	197 CV a 3.600 rpm
Par máximo	440 Nm entre 1.800 y 2.800 rpm

MOTOR ELÉCTRICO	
Tipo de motor	Eléctrico
Ubicación	Delantero longitudinal
Potencia máxima	129 CV
Par máximo	440 Nm
Batería	Iones de litio 25,9 kWh (útiles 19,5)

SISTEMA HÍBRIDO	
Tipo de motor	Híbrido diésel-eléctrico PHEV
Potencia máxima comb.	313 CV
Par máximo combinado	700 Nm

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total 4Matic
Caja de cambios	Automática 9G-Tronic con convetidor de par y 9 velocidades, accionamien to automático o manual-secuencial

BASTIDOR	
Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	255 / 45 R19 (del.) y 285 / 40 R19 (tras.)
Llantas	8,5 x 19 (del.) y 10 x 19 (tras.) pulgadas

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	213 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,9 segundos

CONSUMOS	
Recorrido mixto	0,6 l / 100 km; 21,6 kWh/100 km
Autonomía EV	96 km
Emisiones (CO_2)	14 g/km

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.950 / 1.889 / 1.497 mm
Distancia entre ejes	2.961 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.380 kg
Depósito de combustible	50 litros
Capacidad de maletero	460-1.675 litros

FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV ST LINE X

Aventura diaria

Renovación para el Kuga con ligero cambio de aspecto, mejoras interiores, más equipamiento tecnológico y nuevos argumentos. Aquí lo probamos en su eficiente declinación híbrida enchufable, que nos vuelve a convencer: sigue siendo referente entre los SUV compactos PHEV.

E. Cano Paloma Soria

FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV AT FWD ST LINE X

Motor térmico	**Gasolina, 4 cilindros en línea**
Cilindrada	**2.488 cm³**
Potencia máxima	**155 CV**
Par máximo	**200 Nm**
Motor eléctrico	**Síncrono de imanes permanentes**
Potencia máxima	**97 kW (132 CV)**
Batería	**Ion litio 14,4 kWh (10,7 útiles)**
Autonomía EV	**69 km**
Potencia máx. combinada	**243 CV**
Par máximo combinado	**n.d.**
Velocidad máxima	**200 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,3 segundos**
Consumo	**0,9 l/100 km**
Precio base	**49.912 € (dto.40.540 €)**
Gama desde	**38.895 € (dto. 31.811 €)**
Cuota mensual*	**n.d.**
Lanzamiento	**Junio de 2024**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Condiciones en ford.es

El Ford Kuga fue la primera reacción seria del mercado para tratar de subir a la ola ganadora que en su día generó el Nissan Qashqai. Pese a los años y a la brutal competencia del segmento SUV compacto, siempre ha sabido posicionarse entre los grandes candidatos europeos. Es más, la versión híbrida enchufable fue el PHEV más vendido en el Viejo Continente en 2021y 2022.

Ahora llega el turno de actualizarse, y lo hace más de lo que parece, aunque la base es la del Kuga 2020. Un rápido repaso estético basta para comprobar que son nuevos parrilla y faros, estos siguiendo la tendencia de fusionarse mediante un tira de luz LED. También rediseña llantas y pilotos traseros, y añade nuevos colores.

Asimismo pone al día el interior. Las principales mejoras salpican al sistema multimedia: la pantalla táctil crece a 13,2", en línea de lo que ya se pide (la anterior de 8 se quedaba claramente pequeña). Además el sistema SYNC 4 funciona al doble de velocidad, contempla conexión 5G a Internet, actualizaciones vía OTA, un control por voz más 'natural' e integración Android Auto y Apple CarPlay si necesidad de cable.

Otro factor muy cool es la tecnología geofencing, que en la versión PHEV probada cambia automáticamente al modo de conducción eléctrico si el vehículo tiene pila suficiente y detecta que entra en zonas de bajas emisiones. Sí, nuestro protagonista es justamente la versión □□□

VALORACIÓN

FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV AT FWD ST LINE X

Imagen	✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖✖

Llantas de serie de 18"; estas de 20 salen por 1.075 €. El acabado ST Line X contempla además pinzas de freno pintadas en color rojo.

Cuadro de mandos digital de 13": propone diversas configuraciones de información.

Información del sistema eléctrico, vital para sacar todo el partido a la eficiencia del Kuga PHEV.

El cambio automático es ahora más rápido de funcionamiento. El mando giratorio sigue tal cual.

Nueva pantalla táctil de 13,2" y sistema multimedia SYNC 4 conectado a la nube.

híbrida enchufable, que acapara casi la mitad de las ventas Kuga y que también se ha puesto al día. Sigue apostando por el propulsor de de gasolina 2.5 de ciclo Atkinson combinado con otro eléctrico. Mantiene la potencia del térmico, pero la del perfil EV sube 23 CV. Por eso ahora rinde 243 totales.

Transmisión mejorada

Optimiza, asimismo, el cambio automático tipo variador continuo. Es más rápido y eso brinda prestaciones superiores (casi dos segundos en el 0-100 km/h, un mundo). Además presume de mayor capacidad de remolque. Luego veremos cómo funciona.

El Kuga PHEV es un vehículo ideal para moverse a diario de manera eléctrica, con el consiguiente ahorro para el bolsillo. Sí, pues llegado el caso es perfecto para largos desplazamientos sin la angustia que implica depender de un enchufe. Si damos con uno de estos, tanto mejor, pero lo dicho, no es vital. Su batería mantiene por capacidad 14,4 kWh, que dan para un buen rato. Homologa hasta 67 km de impulso exclusivamente eléctrico, aunque nosotros no hemos pasado de 58 en un trazado mixto, con más autovía que urbe. En la última suma, al menos, otros 10 km (gasta 17,5 kWh/100 km).

Esto permite recorrer los 100 primeros km a una media real de 2 l/100 km, tal cual. En total, 80

Faros LED de serie en todas las funciones de alumbrado. En opción ofrece los sofisticados matriciales.

FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV AT FWD ST LINE X

LO MEJOR
- Dinámica ágil y sólida
- Consumo y autonomía EV
- Tecnología y dotación

LO PEOR
- Maletero menos capaz que en otros Kuga
- Peso elevado
- Aptitudes offroad

de ellos han sido en posición EV, o sin emisiones. Otro atractivo es que, ya sin carga en la pila, el sistema híbrido logra desplazar los 1.942 kg de Kuga a un promedio de 5,7 litros, cifra realmente atractiva. Sume un litro más ante una conducción más activa.

Personalidad a la carta

Un Kuga como este contempla diversos programas de funcionamiento. Los que hacen referencia a la dinámica son Normal, ECO, Deportivo y Resbaladizo. Hay en la gama un nuevo acabado Active de aire campero (discreto, todo sea dicho) que añade otro Pista, más offroad.

Además, podemos forzar el funcionamiento exclusivamente eléctrico del vehículo, circular en posición EV automática o reservar la carga de la batería para otro momento. En todo caso, el Kuga

Butacas delanteras confortables con regulación eléctrica y banqueta trasera ajustable en longitud por partes. El maletero da, al menos, 395 litros .

PHEV siempre dará prioridad al sistema eléctrico al iniciar la marcha y para impulsarse, claro está, si lo hacemos con suavidad y no superamos 140 km/h, pues si pisamos a fondo la mecánica de gasolina despertará de inmediato.

Cargar la batería son cuatro horas en corriente alterna a 3,7 kW (en un enchufe doméstico de 2,3 se va a seis) Por tanto no es imprescindible un wallbox. Ya en marcha la pila carga por efecto de la frenada regenerativa, función que podemos incrementar al activar el modo L del cambio. También es muy útil para optimizar la conducción con remolque, que ahora puede arrastrar hasta 2.100 kg, nada mal, la verdad.

Por lo demás, sin cambios relevantes de chasis. En esto, el Kuga es de las mejores opciones si primamos dinamismo: es SUV, sí, y con 17,6 cm libres al suelo, nada mal, pero en asfalto va de cine.

Va de cine

La suspensión es algo más firme de lo que se estila en este segmento, pero no resiente el confort y permite ir más 'planos' al afrontar curvas. De paso, frena muy bien, más hasta 100 km/h, y la dirección transmite (2,5 vueltas de volante entre topes). Eso sí, no hay volante con levas de cambio ni un modo secuencial para gestionar el último, pero el rendimiento satisface: sprinta de 0-100 km/h en 7,3 segundos, alcanza 200 km/h e, importante, recupera (reprís) de 80-120 km/h en 4,5 segundos (vaya, adelanta con solvencia).

De nuevo, gusta por habitabilidad y gusta por detalles como la banqueta trasera ajustable en longitud, un buen maletero y un equipamiento tecnológico realmente avanzado y generoso en el acabado ST Line X que nos ocupa. No tenemos duda de que seguirá siendo un referente entre los SUV compactos PHEV. □

En apenas cuatro horas la batería recarga a través de tomas de 3,7 kW de corriente alterna.

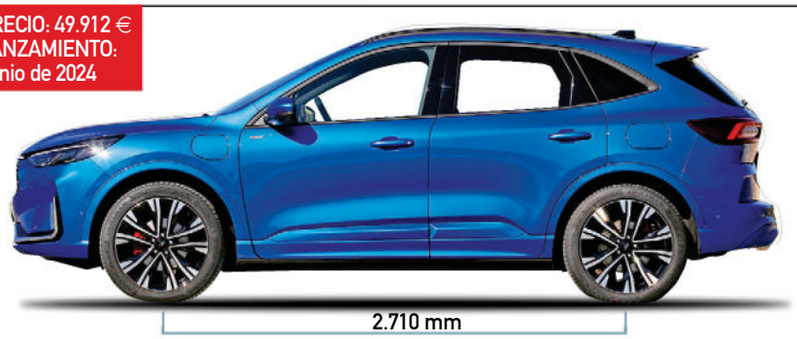
EL PROBADOR OPINA

Presume de una dinámica saneada y de una relación precio-producto favorable. Y en versión PHEV logra una eficiente economía de uso, tanto eléctrica como térmica.

FICHA TÉCNICA

FORD KUGA DURATEC PHEV AT FWD ST LINE X

PRECIO: 49.912 €
LANZAMIENTO: Junio de 2024



MOTOR TÉRMICO	
Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	2.488 cm³
Alimentación	Inyección indirecta, atmosférico
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	155 CV
Par máximo	200 Nm

MOTOR ELÉCTRICO	
Tipo de motor	Síncrono imanes permanentes
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	97 kW (132 CV)
Par máximo	n.d.
Batería	14,4 kWh (10,7 útiles)

SISTEMA HÍBRIDO	
Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico enchufable
Potencia máxima comb.	243 CV
Par máximo comb.	n.d.

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática con variador continuo y múltiple relaciones

BASTIDOR	
Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Eje de torsión, resorte helicoidal
Dirección	Cremallera, con asistencia eléctrica
Ayudas electrónicas	Control electrónico de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados de 330 mm (delanteros) y 302 mm (traseros)
Neumáticos	225 / 60 R 18
Llantas	7,5 x 18 pulgadas

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,3 segundos

CONSUMOS	
Autonomía EV	67 km
Recorrido mixto	0,9 l/100 km (16,5 kWh)
Potencia de carga máx.	3,7 kW CA
Tiempo de carga	3,5 horas a 3,7 kW en CA (6 h a 2,3 kW)
Emisiones (CO_2)	21 g/km

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.745 / 1.882 / 1.693 mm
Distancia entre ejes	2.710 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.942 kg
Depósito de combustible	43 litros
Capacidad de maletero	395 - 536 - 1.517 litros

CONTACTO

FORD ESPAÑA S.L.
Edificio Miniparc IV, C/ Caléndula, 13
28109 Alcobendas (Madrid)

Página Web:	www.ford.es
Telf. atención al cliente:	91 714 51 00
Garantía	3 años

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros LED; asientos delanteros eléctricos y con certificado AGR; portón trasero manos libres; SYNC 4 con pantalla táctil de 13,2"; navegador; cuadro de mandos digital de 13"; control del ángulo muerto; cámara 360º; sistema de mantenimiento de carril; reconocimiento de señales de tráfico; sistema de aparcamiento asistido; asistente de frenado automático marcha atrás; alerta de fatiga del conductor; asistente de frenada de emergencia; asistente de luz de carretera; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; asistente de arranque en pendiente; control de velocidad de crucero adaptativo con función de atascos; climatizador bizona; cargador inalámbrico del móvil Qi y Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos.

OPCIONES Pintura Azul Desert Island (1.039 €); techo panorámico eléctrico (1.290 €); Paquete Invierno: incluye asientos delanteros y traseros calefactables y parabrisas y volante calefactables (468 €); Paquete Seguridad, incluye faros LED matriciales, Head-up display y alarma perimetral (1.409 €) y cable para carga pública (221 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El Paquete Invierno es muy recomendable si nos movemos por zonas frías o circulando en meses gélidos. El Pack Seguridad es más caro, pero muy apetecible porque contempla faros matriciales.

LOS RIVALES

HYUNDAI TUCSON TECNO SKY 1.6 T-GDI PHEV 252 CV 4x4 — 45.000 €

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea + eléctrico
Cilindrada	1.598 cm³
Potencia máxima	252 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	186 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,1 segundos
Consumo mixto / Autonomía EV	1,3 l/100 km / 63 km
Longitud / anchura / altura	4.510 / 1.865 / 1.650 mm
Capacidad de maletero	558 litros
Nos gusta	Confort de marcha, tecnología y eficiencia
No nos gusta	Pérdida en la capacidad del maletero

VOLKSWAGEN TIGUAN 1.5 TSI E-HYBRID MÁS 204 CV — 46.800 €

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea + eléctrico
Cilindrada	1.498 cm³
Potencia máxima	204 CV
Par máximo	350 Nm
Velocidad máxima	210 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,2 segundos
Consumo mixto / Autonomía EV	0,4 l/100 km / 125 km
Longitud / anchura / altura	4.539 / 1.842 / 1.658 mm
Capacidad de maletero	490 litros
Nos gusta	Autonomía eléctrica, calidad de marcha
No nos gusta	Pérdida capacidad de maletero y precio

KIA SORENTO

Más de lo que se aprecia

Sí, estrena más de lo que a simple vista parece. Así es la puesta al día del gran SUV coreano, siempre de 7 plazas y con un interior que varía casi más que el exterior. Se mantiene híbrido, diésel y PHEV. Brillante. E. Cano

Ni es el Kia más demandado ni el más grande, posición que ocupa el SUV eléctrico EV9, pero sí un representativo alto de marca (4,81 metros de largo, de 45.660 a 59.223 €). Y no se vende mal en España: unos 1.200 solo durante 2023.

Ahora la firma coreana le introduce cambios que han dejado al Sorento bastante modernizado. Ya desde fuera, donde muestra nuevo frontal, con esbeltos faros matriciales (también cambian los pilotos traseros), parrilla, paragolpes, llantas de nuevo cuño (18 a 20") y más colores de carrocería (Volcanic Sand, Interstellar Grey y Cityscape Green).

Cuadro inédito

Dentro asume una reforma si cabe de mayor calado. Tapizados diferentes (de cuero o material reciclado) con asientos delanteros más cómodos y ergonómicos, incluso calefactables y con ajuste eléctrico/memoria y, ante todo, un inédito cuadro digital que aporta instrumentación y multimedia más modernos, el último muy superado

El puesto de conducción recibe doble pantalla seguida, cada una de 12,3" y la multimedia táctil. Abajo, los asientos son ahora más conrtables.

Las claves

- Cambios estéticos, sobre todo en el frontal (faros, parrilla, ruedas...)
- Interior distinto: tablero, asientos, tapizados...
- Más y mejores asistentes de conducción y seguridad
- En diésel, híbrido e híbrido enchufable

Hay diseños de llanta diferentes, de hasta 20", y también un par de colores inéditos que añade al nuevo frontal

en su antecesor. Son dos pantallas seguidas, cada una de 12,3", con operativa más moderna y rápida. También recibe el climatizador con doble rueda y botones táctiles conmutables de otros Kia.

En ADAS estrena mantenimiento de carril con asistente para cambiar al contiguo Highway Drive Assist 2.0 con Lane Change Assist, visión periférica Surround View Monitor 3D, optimización de la frenada de emergencia por colisión frontal y en cruces, y asistente de dirección (evita colisiones con tráfico opuesto). □

IDEAL EN FAMILIA

El Sorento es un gran y cómodo familiar con 7 plazas de serie en toda la gama, las de la tercera fila casi aptas para adultos. Como antes, está disponible en diésel (2.2, 193 CV y viñeta C), híbrido gasolina/eléctrico (sello ECO, 215 CV) e híbrido enchufable gasolina/eléctrico (252 CV y 55 km sin emisiones, con etiqueta CERO), y siempre es automático (6 marchas, 8 el diésel), de tracción delantera o total (el plug-in, solo 4x4).

AVANCE

JEEP WRANGLER 4XE
Pinceladas maestras

Uno de los todoterrenos por excelencia simplifica oferta mecánica dejando la versión phev como única opción, hasta con 50 km de autonomía urbana. De paso estrena colores y monitor multimedia.

Karam el Shenawy

La calidad interna sigue siendo alta: se aprecia robusto.

Pocos calificativos quedan para describir al que es uno de los 4x4 más icónicos en la historia del automóvil. Sin embargo, el Wrangler también sabe adaptarse a los tiempos, demuestra desde hace tiempo su mecánica híbrida enchufable, que además de dotarle de la etiqueta CERO de la DGT pasa a ser la única alternativa en nuestro mercado.

Referencia offroad

Este sistema no impide al Wrangler mantenerse entre las referencias offroad. Según el nivel de equipamiento contempla tracción a las cuatro ruedas permanentemente Selec-Trac o Rock-Trac. A ello añade ejes Dana, bloqueo eléctrico Tru-Lok en ambos ejes, diferencial de deslizamiento limitado Trac-Lok y desconexión electrónica de barra estabilizadora delantera.

El nuevo monitor central multimedia gana tamaño: 12,3".

Mantiene capacidades offroad; propone dos tipos de tracción total

De vuelta al sistema propulsor, no hay cambio alguno sobre lo visto: la combinación del motor de gasolina con los eléctricos consigue un rendimiento de 380 CV y 637 Nm de par límite. Las prestaciones son las conocidas:

Estrena tres colores de carrocería.

Puertas y techo son desmontables. La tapicería se puede limpiar de un manguerazo, así de fácil.

6,5 segundos para acelerar de 0-100 km/h y velocidad punta de 156 a 177 km/h, según acabado. Tiene más datos técnicos en el apoyo anexo.

Una imagen más fresca

Hablando de estética, los cambios son muy livianos y se centran en ponerlo levemente al día, de modo que la apariencia es prácticamente la misma. Ofrece dos niveles de equipamiento: Sahara 4xe y Rubicon 4xe, y también llantas de aleación de 17 o 18".

Además de estrenar una parrilla distinta, pero con las características lamas verticales (ahora más acusadas), la principal novedad reside en tres nuevos colores de carrocería: los Azul Hydro, Snazzberry y Verde Sarge. La paleta alcanza así a una oferta de diez posibilidades (mantiene los Negro, Blanco Brillante, Rojo Firecracker, Granite Crystal metalizado, Hella Yella, Billet Silver metalizado y Gris Sting).

De puertas hacia dentro, el cambio más relevante reside en el nuevo monitor central multimedia: crece hasta 12,3" (antes 8,5) e integra sistema operativo UConnect 5, que gana en rapidez y respuesta de manejo, al tiempo que ofrece mejores funciones de sincronización móvil con Apple CarPlay y Android Auto y puede actualizarse de forma inalámbrica.

El Wrangler de 2024 añade igualmente nuevos airbags y cristales delanteros más gruesos ideados para mejorar el aislamiento acústico. En cuanto a precios, está disponible desde 78.195 €, para la versión Sahara, y llega a 80.420 € en el caso del Rubicon. □

Las claves

- Ya a la venta desde 78.195 €
- A escoger en acabados Sahara y Rubicon
- Solo en motorización híbrida enchufable
- Hasta 50 km de autonomía eléctrica urbana

SILENCIO, SE RUEDA

El sistema híbrido enchufable del Wrangler 4xe (viñeta CERO de Tráfico) no cambia. Combina un motor de gasolina de cuatro cilindros y dos litros que genera 272 CV y otros dos eléctricos, de 63 y 145 CV, para un rendimiento conjunto de 380 CV y 645 Nm de par límite. Los últimos se ceban de una batería de ión litio de 17,8 kWh; homologa 42 km sin emisiones según ciclo mixto WLTP y 50 en recorrido urbano y puede recargar en tomas de corriente alterna de hasta 7,2 kW (ahí, 2,5 horas para llenar del todo). Jeep homologa un consumo medio de 3,3 l/100 km con emisiones de 74 gr/km de CO_2.

PRUEBA ECO

MASERATI GRECALE FOLGORE

Inyección de energía

La entrada de la firma del tridente en la era de la movilidad cien por cien eléctrica no deja lugar a dudas: su Grecale, al igual que los GranTurismo y GranCabrio, se viste con la denominación Folgore cargada de significado deportivo bajo el nuevo paradigma cero emisiones.

Juan Pablo Esteban Paloma Soria

La chispa ha prendido con mucha fuerza en Maserati. La firma del tridente, como muchas otras, se expande hacia territorios hasta ahora desconocidos, y junto a su gama de deportivos, esa que le ha dado la gloria en el pasado, ahora también ofrece alternativas de otro calado.

El Grecale es buen exponente de esa estrategia de presente y, claramente, de futuro. En un mismo producto, este modelo inaugura un segmento para la marca. Ya tenía en sus filas al mastodóntico SUV Levante (más de cinco metros de largo, desde 125.000 €), y este otro, igualmente todocamino, viene a proponer un coche de tamaño algo más contenido por primera vez totalmente eléctrico.

Es la nueva familia que Maserati llama Folgore (rayo o relámpago, en italiano), presente de momento en sus GranTurismo, GranCabrio y en este Grecale que goza de plataforma multienergía, para todos los gustos: variante de gasolina de cuatro cilindros con hibridación ligera y sello ECO de 300 o 330 CV (GT y Modena); versión puramente de gasolina Trofeo, con V6 de 530 CV, y la última en salir a escena, Folgore, solo eléctrica y con 550 CV.

Se convierte, de facto, en la más potente de la saga Grecale, solo por detrás del Trofeo si hablamos de prestaciones puras, aunque desde luego el eléctrico da buena cuenta del espíritu deportivo de la firma. La planta es similar a la de sus hermanos térmicos, esto es, un coche de cuerpo sugerente y 4.865 mm de largo, con cerca de tres metros de batalla (2.903 mm). En directo, esas líneas en cierta forma estiliza-

EURO NCAP FOR SAFER CARS
NO DISPONIBLE

MASERATI GRECALE FOLGORE

Tipo de motor	**Dos motores eléctricos**
Potencia máxima	**550 CV**
Par máximo	**820 Nm**
Batería	**105 kWh**
Autonomía	**487 km**
Velocidad máxima	**220 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**4,1 segundos**
Precio base	**126.700 €**
Precio desde	**93.400 € (gama térmica)**
Cuota Renting*	**n.d.**
Lanzamiento	**Diciembre de 2023**
Valoración Altagama	★★★★½

*Consultar condiciones en maserati.es

VALORACIÓN
MASERATI GRECALE FOLGORE

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Las llantas del Folgore son específicas: más aerodinámicas pero menos racing que en otros.

das, comandadas por su enorme boca y logo delanteros (y pintura iridiscente Rame Folfore, en exclusiva para él), consiguen esconder un poco su generoso tamaño, si bien sus 2.480 kg no pasan desapercibidos.

Cargado de energía

Es el primer peaje de la propulsión eléctrica, a razón eso sí de una gran batería de 105 kWh (capacidad bruta) que intenta garantizar una autonomía decente. Lamentablemente, las predicciones iniciales, o al menos los datos de homologación que anuncian 487 km de rango, están alejados de la realidad. Solo a velocidad lenta puede acercarse ahí, pues la media durante toda la prueba ha sido de 27 kWh/100 km: no daría para 400 km.

Para rellenar la pila se vale de un sistema eléctrico de 400 voltios y carga rápida a 150 kW (800 voltios y hasta 270 kW los GranTurismo y GranCabrio Folgore), con lo que en 29 minutos podría pasar del 20-80% de capacidad. En alterna lo hace a 22 kW.

Sí, la eficiencia no es lo suyo, pero las prestaciones resultan bastante más convincentes: el Grecale Folgore acelera como su propio nombre indica. Movido por dos motores eléctricos (en sus hermanos Folgore son tres y nada menos que 761 CV), uno por eje y responsables de la tracción total, computa 550 CV que aparecen ante el primer pisotón con mucha energía. Firmar solo 4,1 segun-

La iluminación corre a cargo de unos potentes faros matriciales con función adaptativa.

Muy del estilo de Alfa Romeo, el cuadro se ve bien. Comprende tres vistas alternativas.

Botón satélite, muy cómodo para los modos de marcha y el ajuste de la dureza de suspensión.

Este pequeño display puede funcionar como reloj, medidor de fuerzas G, cronómetro...

Configuración peculiar, con dos pantallas (una para clima y funciones) y cambio por botones.

MASERATI GRECALE FOLGORE

LO MEJOR
- Aceleración
- Dinámica sólida
- Exclusividad

LO PEOR
- Consumo muy alto
- Peso elevado
- Selector de cambio por botones

dos de 0-100 km/h es un tiempazo de auténtico deportivo, sobre todo teniendo en cuenta que, como decía, no es un peso pluma.

No le cuesta nada ganar velocidades de vértigo, pero esa masa está ahí para restarle cierta agilidad comparado con otras versiones de la gama. Lleva sobre su espaldas un lastre superior a 500 kg, como poco; de ahí un comportamiento sólido, pero no excesivamente racing.

Por mucho que digan sus prestaciones (por cierto, limita velocidad máxima a 220 km/h), este Grecale es un todocamino, no olvide, y mantiene un buen confort de amortiguación incluso con el modo S activado (muy fácil desde el botón satélite del volante). Ahí también reside el selector modos, con cuatro programas: Max Range (limita velocidad y suaviza reprís), GT, Sport y hasta uno

Tejido técnico en los asientos a partir de materiales reciclados. No hay apreturas dentro, a menos que detrás vayan tres. El maletero, amplio.

Offroad, pese a no ser un especialista en la materia. La suspensión neumática adapta la altura de la carrocería según perfil elegido (hasta 65 mm de variabilidad), entre otros parámetros, como el sonido que en el modo Sport simula (un tono artificial) al estilo de un propulsor de gasolina.

El puesto de conducción incide en esa deportividad. Encontramos elementos de las versiones térmicas como las características y gigantescas levas de cambio en el volante que aquí intervienen sobre la regeneración de energía en frenada (cuatro niveles, uno sin retención). Lo único malo de esas piezas es que quedan muy cerca del arco del volante y con manos grandes hay poco espacio.

Con mucha clase

De igual forma, el Grecale Folgore expone un ambiente deportivo presentado con buenos materiales, espacio holgado (pese a la batería, no obliga a llevar las piernas altas como otros muchos eléctricos) y algunas dosis de sofisticación.

Hay apertura de puertas electrónica desde el interior y detalles singulares como el selector de marcha en la consola por botones (poco intutitivo para maniobrar con rapidez), y concentra la mayoría de mandos en zonas concretas: en el techo (ahí va la apertura remota del portón trasero), volante (con botones delanteros y traseros) y el resto ya en pantallas. La del multimedia, si cabe en posición un poco baja, es configurable y ofrece buen rendimiento a partir de su operativa Android Auto, mientras que otra adyacente inferior aglutina tantas funciones que al principio cuesta: todo lo relativo al climatizador (con movimientos deslizantes regulas temperatura y soplado), asientos, antinieblas, control de descensos, ESC off, altura de suspensión... Sí, hay que hacerse a ello. □

De serie el portón es eléctrico; la función de apertura gestual está integrada en un paquete opcional.

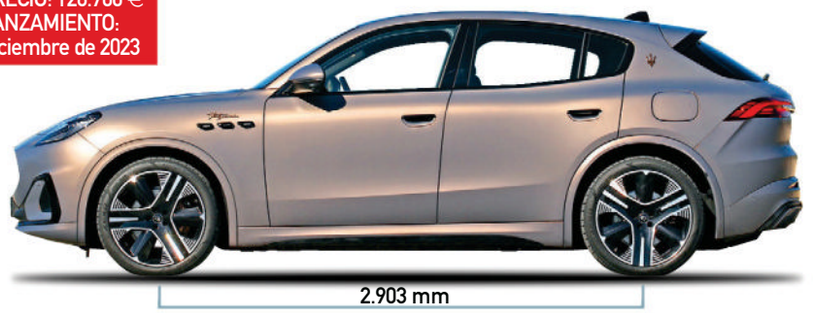
EL PROBADOR OPINA

El Grecale Folgore despliega números en su apuesta eléctrica: mucha potencia, aceleración, batería... También mucho gasto, tanto en consumo como en tarifa. Eso sí, exclusivo como pocos.

FICHA TÉCNICA

MASERATI GRECALE FOLGORE

PRECIO: 126.700 €
LANZAMIENTO: Diciembre de 2023



2.903 mm

4.865 mm

1.651 mm

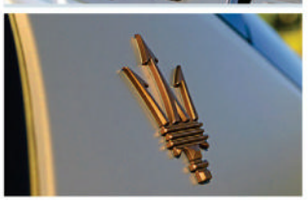
1.948 mm

MOTOR ELÉCTRICO	
Motor	**Delantero y trasero**
Potencia máxima	**Delantero: 205 kW (275 CV)**
Trasero: 275 kW (412 CV)	
Total: 410 kW (550 CV	
Par máximo combinado	**820 Nm**
BATERÍA	
Tipo	**Iones de litio**
Capacidad nominal	**105 kWh**
Tensión nominal	**400 V**
Tiempo de carga	**28 minutos a 150 kW CC (20-80%)**
Potencia de carga máxima	**150 kW en CC y 22 kW en CA**
TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción total AWD**
Caja de cambios	**Automática, 1 velocidad**
BASTIDOR	
Suspensión delantera	**Paralelogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora**
Dirección	**Cremallera asistida electromecánica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados delanteros de 350 mm y traseros de 330 mm**
Neumáticos	**255 / 45 R20 del.; 295 / 40 R20 tras.**
Llantas	**20 pulgadas**
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**220 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**4,1 segundos**
CONSUMOS	
Velocidad baja	**16,9-20,3 kWh/100 km**
Velocidad media	**17,5-20,9 kWh/100 km**
Velocidad alta	**20,1-23,5 kWh/100 km**
Velocidad muy alta	**27,4-31,2 kWh/100 km**
Recorrido mixto	**23,9-27,8 kWh/100 km**
Autonomía	**487 km**
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.865 / 1.948 / 1.651 mm**
Distancia entre ejes	**2.903 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**2.480 kg**
Capacidad de maletero	**535 litros**

CONTACTO

MASERATI
C/ Claudio Coello, 91, 5ª planta – 28006 Madrid

Página Web:	**www.maserati.com/es**
Telf. atención al cliente:	**91 736 45 17**
Garantía	**3 años**



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; asistente de velocidad inteligente; control de ángulo muerto; mantenimiento de carril; selector de modos de conducción; suspensión neumática con altura variable; faros adaptativos Matrix LED; sensores de aparcamiento con cámara trasera; acceso y arranque sin llave; portón eléctrico; asientos eléctricos; tapicería Econyl/cuero; climatizador con pantalla táctil de 8,8"; multimedia con pantalla de 12,3" y navegación conectada; actualizaciones OTA; Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos; cargador de móvil inalámbrico Qi; reconocimiento de voz natural y sonido Sonus faber 14 altavoces. **OPCIONES** Pintura sólida o metalizada (sin coste) y Fluroiserie (16.940 €); llantas de 21" (2.060 €); tapicería de cuero (1.635-2.265 €); Pack Climate: incluye asientos delanteros ventilados y traseros calefactables, volante y boquillas del limpiaparabrisas calefactable (1.840 €); Paquete de asistencia con apertura portón gestual y Head-up display (2.130 €); techo panorámico (2.060 €); sonido Sonus faber Premium 21 altavoces (2.665 €) y cámaras 360º (1.210 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Con lo puesto podría valer, pero un coche de su categoría pide las cámaras 360º o los asientos climatizados. El equipo de sonido superior ofrece 1.285 vatios y subwoofer de 200.

LOS RIVALES

AUDI SQ8 SPORTBACK e-tron quattro — 111.380 €

Tipo de motor	**Eléctrico**
Batería / autonomía	**114 CV / 442-465 km**
Potencia máxima	**503 CV**
Par máximo	**973 Nm**
Velocidad máxima	**210 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**4,5 segundos**
Consumo combinado	**25,8 kWh/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.915 / 1.976 / 1.617 mm**
Capacidad de maletero	**528+62 litros**
Nos gusta	**Confort de marcha, prestaciones**
No nos gusta	**Consumo y peso muy elevados**

POLESTAR 3 LONG RANGE DUAL MOTOR PERFORMANCE PACK — 95.500 €

Tipo de motor	**Eléctrico**
Batería / autonomía	**111 kWh / 561 km**
Potencia máxima	**517 CV**
Par máximo	**910 Nm**
Velocidad máxima	**210 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**4,7 segundos**
Consumo combinado	**22,1 kWh/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.900 / 1.968 / 1.614 mm**
Capacidad de maletero	**484+32 litros**
Nos gusta	**Carga rápida 250 kW, consumo más ajustado**
No nos gusta	**Menos exclusividad**

VOLKSWAGEN ID.BUZZ
Más capaz en todo

La gama de este eléctrico amplía alternativas al dotarse de dos novedades importantes. Por un lado, la llegada de las versiones más deportivas GTX; por otro, la nueva carrocería de batalla y longitud largas. Y no es lo único, hay más.

Adrián Lois

El salpicadero combina una pequeña pantalla para la instrumentación y otra táctil central multimedia de 12,9". Es novedad, además, el Head-Up display.

La llegada en 2022 del Volkswagen ID. BUZZ supuso la reinterpretación de la mítica Bulli T1, aunque fuese de forma completamente diferente a cómo la recordábamos, sobre todo por su mecánica. Aquí manda la tecnología eléctrica de la familia ID, que sigue ganando protagonismo en la marca.

Para su furgoneta eléctrica estrella, Volkswagen estrena de una tacada un buen puñado de novedades. Comenzando por un nuevo motor eléctrico que alcanza 210 kW (286 CV) a las versiones estándar ID. BUZZ Pro para pasajeros e ID. BUZZ Cargo, con par límite de 560 Nm.

Sobre baterías, también hay cambios, acompañando además otra novedad: la nueva carrocería de batalla y longitud extendidas. Por un lado, una pila de 79 kWh de capacidad neta, un poco más grande que la conocida solo para versiones de batalla normal. Para las nuevas ID. BUZZ alargadas han preparado otra de 86 kWh que lleva la autonomía a 487 km, en el mejor de los casos.

A estas últimas se las conoce como LWB: suben a 4,96 metros (+250 cm), mientras que la batalla pasa de 2.989 a 3.239 mm. Además de contar con un más espacio de carga, pueden dar cabida a siete ocupantes. Eso sí, en la variante normal también cabe instalar tres filas para llevar ahora 6 pasajeros (2+2+2).

Las deportivas

Pero quizá la incorporación más relevante sean las versiones deportivas GTX. Disponibles en ambas carrocerías, aquí ya hablamos de dos motores para 250 kW (340 CV), tracción titak 4MOTION y aceleración de 0-100 km/h en 6,1 segundos (6,5 en LWB). Este acabado aporta detalles exclusivos: diseño frontal propio, elementos decorativos negros, llantas de aleación de 20" (21 opcionales) y nuevo color rojo cereza de carrocería.

Otras novedades a conocer son, por ejemplo, la nueva pantalla multimedia (más grande) con multimedia distinto dotado de ChatGPT, o el techo solar panorámico con cristal inteligente, el

Las claves

- Nueva carrocería con batalla larga LWB
- Variantes deportivas GTX con 340 CV, para después del verano
- Desde 55.720 € (64.550 en batalla larga LWB)
- Gama completa apta a bonificación de MOVES III

El interior tiene ahora capacidad para cinco, seis o siete ocupantes (LWB), y una enorme cavidad de carga, desde 306 litros con 7 plazas operativas hasta nada menos que 2.469 dejando solo las de conductor y acompañante.

más grande que se ha visto en un Volkswagen (1,5 metros cuadrados de superficie).

Rápidos, pero no GTI

El extra de potencia se deja notar en los ID. BUZZ GTX, incluso en el LWB, aunque no se traten precisamente de GTI tan radical como en los modelos térmicos.

Los modos de conducción ayudan a personalizar la experiencia a los mandos, con diferencias notables entre sí, sobre todo en los ajustes de dirección, firme ya de serie y un tanto pesada. Por lo demás, en condiciones de uso cotidiano no será complicado acercarse a los 400 km de autonomía real. □

GAMA ELÉCTRICA COMPLETÍSIMA

La oferta comercial de ID.BUZZ arranca con el acabado Origin, únicamente con batalla corta y llantas de 19" de serie. Un escalón por encima figuran las terminaciones Pro, disponibles también con distancia entre ejes larga y batería grande (que permite cargas rápidas de hasta 200 kW) y con todas las opciones de asientos. Las variantes GTX copian la configuración anterior, pero con extra de potencia, detalles estéticos exclusivos y carga tecnológica superior al estilo de los faros Matrix LED. Estas últimas están a la venta en España desde finales de julio.

ALFA ROMEO JUNIOR 280 VELOCE

Modelo de conquista

La visión más juvenil de Alfa se materializa en el Junior, un coche que encarna, por un lado, su inédita propuesta para el segmento B-SUV, y por otro, su primer vehículo eléctrico. Un 'todo en uno' con el ADN más deportivo en la excitante versión Veloce, que venimos de conducir.

Juan Pablo Esteban

Aspecto interior deportivo, aunque sobre materiales (más allá del Alcantara), de tacto duro. Los asientos son calefactables de origen para el Veloce. En opción hay control de crucero inteligente con guiado de carril.

Soplan nuevos vientos en Alfa Romeo, y el Junior (en inicio llamado Milano, pero que cambió de nombre por cuestiones legales) aspira a ser el primer Alfa para muchos.

Es la primera tentativa de la marca en la categoría crossover urbana, por debajo del Tonale, y para ello se vale de la plataforma Stellantis que también adoptan, entre otros, Opel Mokka y Jeep Avenger. Aquí lo hace con longitud de 4.173 mm y altura de 1.535 (rebajada a 1.505 mm en el Veloce), junto a un diseño que ha dado forma el español Alejandro Mesonero-Romanos, creador entre otros del Formentor a su paso por SEAT y CUPRA. Línea casi cupé (puerta trasera limpia, con tirador en el marco de la ventana), dos versiones de calandra con logos diferentes (Leggenda y Progresso) y la cola cortada en la zaga inspirada en el Alfa Giulia SZ de 1989 conforman la fisonomía Junior.

Dentro también transmite deportividad: presenta una puesta en escena llamativa, pese al empleo se materiales duros en las partes alta y baja de salpicadero y en las puertas, para ahorrar costes.

El espacio interior es correcto para su tamaño si pensamos en los ocupantes (detrás hay buena altura, justa distancia con las plazas delanteras y un hueco para descansar los pies irregular), mientras que sorprende más por maletero profundo de 400 litros; delan-

Las claves

- Junior Elettrica 280 Veloce, tope de gama
- Diferencial tipo Torsen
- Conjunto ligero dentro de su clase: 1.590 kg
- Batería de 54 kWh, hasta 410 km de autonomía
- Su precio: 47.500 € (gama desde 29.000)

control de tracción desconectable, pero solo a baja velocidad). Los frenos, con discos delanteros de 380 mm, ofrecen buen mordiente (pese a un primer recorrido más suave del pedal) y resistencia a la fatiga, y la dirección es rápida sin llegar en todo caso al feeling de, por ejemplo, un Giulia.

El motor empuja bastante bien (0-100 en solo 5,9 segundos), de manera suave, por lo que parece menos potente. Claro que en circuito (no he probado el coche en tráfico abierto) la percepción no es la misma. Se adereza con un sonido artificial algo tenue (y desconectable), y asocia batería de 54 kWh para homologar 410 km de autonomía: puede cargar hasta a 100 kW en toma rápida (100 kW) o en corriente alterna (a 11). □

Multimedia sobre pantallas de 10,25", la central con widgets personalizables, reconocimiento vocal ChatGPT...

te, hay un pequeño compartimento para meter los cables.

Veloce, nombre de esta versión, hace referencia al nivel más prestacional que podemos encontrar en la gama, de momento solo disponible para el modelo Elettrica (completamente eléctrico), justo el que he podido conducir en este primer contacto. Un encuentro que, además, ha tenido como escenario las instalaciones de la marca en Balocco (Italia), incluso permitiéndonos rodar, por primera vez al completo, en su circuito Langhe, donde ha desarrollado vehículos de talla como los 8C, 4C, Giulia y Stelvio Quadrifoglio.

A prueba en circuito

El entorno es muy propicio para comprobar las virtudes deportivas del Junior: parece más una carretera de montaña con curvas de todo tipo, muchas ciegas en medio de zona arbolada, cambios de rasante frenéticos...

La nota del Veloce en este ambiente, excelente. La puesta a punto es la más ambiciosa en catálogo: altura rebajada y diferencial de deslizamiento limitado Torsen, todo bajo la impronta de un motor eléctrico de 280 CV/345 Nm. Combinación poco habitual en su clase que brinda un comportamiento muy efectivo.

Ayuda, de la misma forma, tanto un conjunto no muy pesado (1.590 kg) como una electrónica bien afinada y poco intrusiva (hay

Los asientos más deportivos Sabelt (opción) son excelentes.

LOS OTROS JUNIOR

El Junior Elettrica 280 Veloce será el último en unirse al catálogo, a finales de año, a un precio de 47.500 € con un equipamiento muy completo: asientos calefactables y con masaje para el conductor, llantas de 20", faros matriciales, carrocería bitono, conectividad móvil inalámbrica... Antes, Alfa Romeo ya comercializa su nuevo modelo con motor eléctrico de 156 CV (versión Elettrica, desde 38.500) y mild hybrid de gasolina con 136 (variante Ibrida, por 29.000 €). Para este último habrá una alternativa de tracción total en el cuarto trimestre de este mismo año.

MINI COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS ALL4 vs. MERCEDES-AMG GLA 35 4MATIC

Refugios para la emoción

No todos los todocaminos son iguales, sobre todo cuando caemos en las redes de las versiones más deportivas de la clase compacta. Ahí llega el renovadísimo Countryman en presentación John Cooper Works para enfrentarse a un GLA desarrollado por el departamento deportivo de AMG. Una igualada disputa con las emociones siempre por delante.

Juan Pablo Esteban Paloma Soria

MINI COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS ALL4

Tipo de motor	**Gasolina, 4 cil. en línea, turbo**
Cilindrada	**1.998 cm³**
Potencia máxima	**300 CV entre 5.750 y 6.500 rpm**
Par máximo	**400 Nm entre 2.000 y 4.500 rpm**
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,4 segundos**
Precio base	**59.850 €**
Gama desde	**39.850 €**
Cuota MINI Select*	**540 €/mes**
Lanzamiento	**Febrero de 2024**
Valoración Altagama	★★★★½

*Consultar condiciones en mini.es

FOR SAFER CARS EURO NCAP
NO DISPONIBLE

MERCEDES-AMG GLA 35 4MATIC

Tipo de motor	**Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado**
Cilindrada	**1.991 cm³**
Potencia máxima	**306 CV a 5.800 rpm**
Par máximo	**400 Nm entre 2.500 y 4.000 rpm**
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,2 segundos**
Precio base	**70.887 €**
Gama desde	**46.503 €**
Cuota Renting*	**772 € / mes**
Lanzamiento	**Mayo de 2023**
Valoración Altagama	★★★★½

* Importe aproximado para 4 años y 15.000 km

FOR SAFER CARS EURO NCAP
TEST 2019 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 96% · CHILD OCCUPANT 90%
PEDESTRIAN 79% · SAFETY ASSIST 75%

Los acabados deportivos suelen tener muy buena acogida en el mercado. ¿Quién no quiere mostrarse más atractivo y altivo a bordo de un coche con cierto aspecto racing? Aquí no solo hablamos de vestimenta, sino de dos automóviles complementados con lo mejor de cada caso, tanto en el plano estético como, sobre todo, dinámico y prestacional.

No es para menos, pues los apelativos John Cooper Works, característico de MINI, o AMG, derivado a muchos modelos de la firma de la estrella, nos trasladan a un universo de sensaciones al máximo nivel. Si además metemos en la coctelera a modelos de corte SUV, el resultado es un producto bastante completo, ideal para pasar buenos momentos al volante sin perder practicidad.

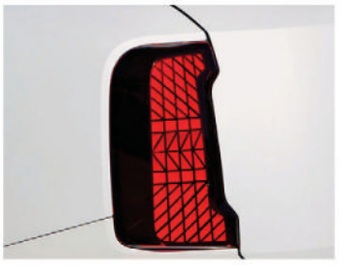
Ahí se mueve de maravilla el último Countryman, el MINI menos 'mini', sobre todo en esta reciente y moderna actualización que cambia al completo. Para empezar, crece de forma importante: nada menos que 13 cm más de largo y otros 6 de ancho. Mientras tanto, recibe pasos de rueda más anchos y junto a las nuevas ópticas transforman completamente este Countryman.

Fuerzas igualadas

Como antes, ofrece en su gama la variante John Cooper Works, portaestandarte del máximo rendimiento en la casa. En este caso, con un motor cuatro cilindros de 300 CV que curiosamente es el único sin electrificación y solo se conforma con la etiqueta medioambiental C.

En el otro lado del ring, la pelea se plantea muy igualada porque el GLA, renovado un poco antes, curiosamente con unas proporciones un pelo más cortas pero más anchas y altas, vuelve a presentarse de lo más aguerrido en su versión AMG. Para igualar potencias, elegimos al AMG 35 (hay otra 45 de 421 CV) que casi calca el poderío del rival, 306 CV con motor igualmente dos litros tetracilíndrico, si bien aquí implementado con un sistema de hibridación ligera a 48V capaz de suministrar 14 CV y facilitar un arranque/parada más rápido suave, funcionamiento a vela ampliado y otorgarle el sello ECO.

Mucho diseño en los nuevos faros del Countryman que disponen de firmas lumínicas diurnas diferentes.



Detrás, escape deportivo. Se puede ajustar su sonido y ofrece más detonaciones que el de AMG.

Pues bien, antes de entrar de lleno en la comparativa, me llama la atención que sea precisamente este el que homologue un consumo más alto, más en la órbita de los 9l/100 km cuando el MINI se queda en torno a los 8.

Luego, cuando empiezas a rodar con ellos, enseguida te das cuenta de que, desde luego, no son muy gastones pero tampoco mecheros. A ritmo normal están en esos guarismos evitando la ciudad. Cuando buscamos su verdadero espíritu deportivo, lo normal es ver dos dígitos de gasto, siendo el Countryman algo más comedido.

Lo cierto es que esa deportividad está algo más presente en el GLA. Se nota un punto más de agilidad cuando atacas con él ese

MINI COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS ALL4

LO MEJOR
- Rendimiento mecánico
- Habitabilidad y originalidad interior
- Calidad de rodadura

LO PEOR
- Imprecisión de dirección al acelerar
- Solo etiqueta C
- Head-up Display por lámina transparente

Esta generación simplifica mandos. Al principio confunde la ubicación del selector de marcha.

Función Boost, para máximo rendimiento durante 10 s.

Los botones del volante son sencillos de manejar.

Elementos originales y superficies textiles en el salpicadero.

Espectacular por contraste y nitidez. La nueva pantalla OLED, con avanzada operativa, también hace de relojes.

Las llantas montadas de serie son de 19" y en tono negro; estas, opcionales, de 20" por 1.690 €.

VALORACIÓN

MINI COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS ALL4

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

tramo de montaña favorito, sin duda un escenario donde los dos pueden despuntar. La dirección ofrece muy buen feeling, simulando muchas de las impresiones que tuve al volante del Clase A.

Todo más a mano

Otro elemento a su favor es la disposición de dos mandos satélites en el volante para ajustar muchos parámetros relacionados con la conducción. Con el de la derecha se seleccionan los diferentes programas; con el de la izquierda, hay dos botones conmutables para configurar desde el ESP, la dureza de amortiguación, el cambio...

Al mismo tiempo, cuando esa suspensión se tensa al máximo en el modo más deportivo, la rigidez está por encima de la ofrecida en el MINI: muy sólido con buen firme, aunque menos utilizable (en ese perfil concreto) sobre aslfalto irregular.

La deportividad también está muy presente en el John Co-

Las indicaciones de la instrumentación son muy completas y atractivas, todo configurable.

El doble brazo de mandos táctiles no es el más intuitivo.

Habitual selector de marcha de Mercedes-Benz, cómodo.

Mandos satélites muy funcionales para ajustar toda la dinámica.

Como los relojes, la pantalla central se ve muy bien. Hay vista específica para salir al campo.

oper Works, matizada por varios puntos. Como el Mercedes-Benz, tracciona de manera muy efectiva con gran sensación de control en todo momento (ambos son de tracción total). La principal diferencia es que, cuando el Countryman acelera con vehemencia saliendo de una curva, el eje delantero es más nervioso y busca más la trazada. Es un efecto que obliga a estar más atento sobre el volante, frente al comportamiento más neutro en este sentido del GLA.

Sensaciones de calidad

En todo caso, encuentro en el MINI ese carácter directo, muy asentado y disfrutón; la carrocería vira muy plana y la calidad de rodadura es algo superior a la hora de no mostrar tanta rumorosidad o baches sobre los ocupantes.

Al margen de esto, sus motores son excitantes y rabiosos en su forma de acelerar, los dos aso-

MERCEDES-AMG GLA 35 4MATIC

LO MEJOR

- Prestaciones y sello ECO
- Comportamiento y agilidad
- Conducción más adaptable desde el volante

LO PEOR

- Precio exagerado
- Algunos detalles de equipamiento
- Maletero menor al rival

VALORACIÓN

MERCEDES-AMG GLA 35 4MATIC

Imagen	✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖

El catálogo opcional propone hasta siete diseños de llanta diferentes, con medidas de 19 a 21".

Los dos son muy rápidos y eficaces, pero no tan extremos como para rehuir un uso cotidiano

Toda la iluminación es LED de serie, pero se pagan aparte los Multibeam que adaptan el haz de luz al tráfico.

El kit aerodinámico AMG incluye splitter delantero más grande y un alerón sobredimensionado.

ciados a cambios de doble embrague también muy rápidos a los que solo recurres en determinados momentos, porque en automático van realmente bien. Las diferencias son mínimas a favor del GLA que suena con rigor deportivo, sin las detonaciones más acusadas del Countryman que parece provocarlas con más ahinco en la transición de marchas.

Por otro lado, hay mucha más distancia en sus interiores, donde cada marca expresa de forma bien distinta el habitáculo. El MINI vuelve a prodigarse en originalidad; muy minimalista en su concepción de control, prácticamente supedita todo a su excelente pantalla central OLED (negros muy profundos, diferentes grafías, colores y sonidos según Experiencia seleccionada, lo que anteriormente eran los programas de conducción), prescinde hasta de relojes (el velocímetro se situá en el display central y en el Head-up Display proyectado en una lámina trasnparente) y muestra atractivas superficies textiles hasta en el salpicadero.

A originalidad no le gana nadie, si bien es cierto que el de Mercedes-Benz resulta algo más funcional y previsible cuando buscamos cada función. Su multimedia también es de primer nivel, muy completo, con información extensa y algunos detalles a mejorar, como el uso de los mandos táctiles del volante: ergonómicamente no acaban de convencerme y terminas fallando más que con unos convencionales.

Dan la talla

En cuestiones de habitabilidad, me parece mejor resuelto el MINI. Su maletero ofrece más litros de capacidad, y de serie los asientos traseros pueden moverse longitudinalmente en proporción 60/40 (en el alemán también pero pasando por caja). Además, los pasajeros del Countryman se aseguran más distancia al techo y, sobre todo, más centímetros para descansar las piernas aun cuando el viaje en el GLA tampoco es malo, a pesar de unos asientos algo más incómodos.

El sello de la casa de Affalterbach está muy presente: este GLA casi va como una berlina compacta.

Llega la hora de ajustar tarifas y aquí sale un vencedor muy claro: a groso modo, el MINI Countryman John Cooper Works está por debajo de los 60.000 €, y con un equipamiento interesante ya de inicio, mientras que el AMG GLA 35 se va sobre los 70.000 €. A la vista de lo que uno y otro ofrecen, la diferencia no está justificada. □

EL PROBADOR OPINA

Aunque no llega a la conducción tan directa de los MINI más pequeños, el Countryman John Cooper Works es un buen deportivo todo uso y ofrece una originalidad interior muy llamativa, además de buena habitabilidad. El precio del GLA le aleja de la contienda, pero creo que su tono deportivo está más conseguido.

MINI COUNTRYMAN JCW ALL4

La habitabilidad del crecido MINI es superior. Además, juega con la ventaja de su banqueta desplazable de serie. También gana en maletero.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; reconocimiento de señales; mantenimiento de carril; control de ángulo muerto y de crucero adaptativo; suspensión adaptativa deportiva; faros LED con asistente de luz de carretera; sensores de aparcamiento con cámara trasera; depósito ampliado; MINI Experience con 8 modos; climatizador bizona con salidas de aire traseras; cuero vegano; multimedia con navegador y pantalla OLED; control por voz; cargador de móvil inalámbrico Qi; Head-up Display y sonido envolvente Harman/Kardon. **OPCIONES** Pintura metalizada (sin coste); llantas de 20" (1.690 €); Paquete L: incluye asientos calefactables, crucero con Stop&Go, navegación Aumented View, cámaras 360º y techo panorámico (2.990 €); Paquete XL: suma frenos material compuesto, Driving Assistant Professional y asientos eléctricos (5.990 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

MINI reestructura los elementos opcionales en dos paquetes principales. De serie no pide más, aunque son bien recibidos los asientos calefactables o los frenos de material compuesto más deportivos.

MERCEDES-AMG GLA 35

Hay menos hueco para piernas pero se viaja bien. Los asientos son más duros y el movimiento de las plazas traseras se paga aparte.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada emergencia automática; control de ángulo muerto; asistente de luces de carretera; asistente de mantenimiento de carril; control de crucero; suspensión adaptativa; faros LED High Performance; sensores de aparcamiento con cámara trasera; acceso y arranque sin llave; portón trasero manos libres; asientos deportivos calefactables; tapicería simil cuero/microfibra; iluminación ambiente 64 colores; MBUX Navegación Premium con realidad aumentada; cargador de móvil inalámbrico Qi y paquete USB Plus. **OPCIONES** Pintura metalizada (1.199 €) y Manufaktur (1.493 €); llantas de 21" (2.314 €); cámaras 360º (611 €); techo panorámico (1.792 €); faros Multibeam LED (434 €); kit aerodinámico AMG (2.464 €); asientos AMG Performance Advanced (4.453 €) y climatizados (896 €); asientos traseros con ajuste longitudinal (536 €); Head-up Display (1.344 €); AMG Track Pace (373 €); sonido Burmester (807 €); integración smartphone inalámbrica (407 €) y paquete asistencia a al conducción (1.717 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La banqueta trasera deslizante permite ganar zona de carga. El paquete de integración de smartphone aporta conexión inalámbrica para Apple CarPlay y Android Auto, mucho más cómodo.

FICHAS TÉCNICAS

MERCEDES-AMG GLA 35 4MATIC

MOTOR	
Tipo de motor	**Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado**
Ubicación	**Delantero transversal**
Cilindrada	**1.991 cm³**
Alimentación	**Inyección directa, turbo e intercooler**
Distribución	**Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro**
Potencia máxima	**306 CV a 5.800 rpm (14 CV MHEV)**
Par máximo	**400 Nm entre 2.500 y 4.000 rpm**

TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción total 4Matic**
Caja de cambios	**Automática AMG Speedshift DCT doble embrague y 8 marchas, accionamiento automático o manual-secuencial**

BASTIDOR	
Suspensión delantera	**Independiente McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Cremallera asistida eléctrica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y dinámico de tracción**
Frenos	**Discos ventilados en ambos ejes**
Neumáticos	**235 / 50 R19**
Llantas	**8 x 19 pulgadas**

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,2 segundos**

CONSUMOS	
Recorrido mixto	**8,9-9,2 l/100 km**
Emisiones (CO_2)	**201-209 g/km**

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.436 / 1.849 / 1.590 mm**
Distancia entre ejes	**2.729 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**1.750 kg**
Depósito de combustible	**51 l**
Capacidad de maletero	**435-1.430 l**

Las prestaciones son muy parejas, aunque solo el GLA es ECO

MINI COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS ALL4

MOTOR	
Tipo de motor	**Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado**
Ubicación	**Delantero transversal**
Cilindrada	**1.998 cm³**
Alimentación	**Inyección mixta directa/indirecta, turbo e intercooler**
Distribución	**Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro**
Potencia máxima	**300 CV entre 5.750 y 6.500 rpm**
Par máximo	**400 Nm entre 2.000 y 4.500 rpm**

TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción total**
Caja de cambios	**Automática Steptronic doble embrague y 7 marchas, accionamiento automático o manual-secuencial**

BASTIDOR	
Suspensión delantera	**Indpendiente McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Cremallera asistida eléctrica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad DSC y tracción DTC, CBC**
Frenos	**Discos ventilados en ambos ejes**
Neumáticos	**245 / 45 R19**
Llantas	**8 x 19 pulgadas**

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,4 segundos**

CONSUMOS	
Recorrido mixto	**7,8-8,3 l/100 km**
Emisiones (CO_2)	**177-187 g/km**

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.447 / 1.843 / 1.645 mm**
Distancia entre ejes	**2.692 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**1.735 kg**
Depósito de combustible	**54 l**
Capacidad de maletero	**505-1.530 l**

PARA FERNANDO ALONSO

ASTON MARTIN VALIANT

Este nuevo Valiant es una versión mejorada del Aston Martin Valour y pensada específicamente para circuito. Ha sido desarrollada a petición de Fernando Alonso y se fabricarán exclusivamente 38 unidades.

Frente al Valour cambia la suspensión con nuevo ajustes y es regulable tanto en compresión como en rebote. Es también un vehículo mucho más ligero, unos 100 kilos según la marca. Esta rebaja de peso se logra mediante el uso de magnesio en elementos como el árbol de transmisión o las llantas, además de emplear una batería más ligera o utilizar la técnica de impresión 3D para el subchasis trasero. El motor es un V12 biturbo de 745 CV de potencia, más que el Valour, y se asocia a una caja de cambios manual.

PHEV DE 782 CV

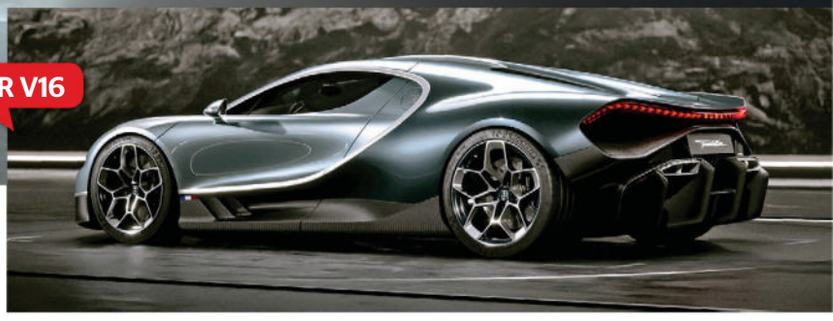
BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED

El que probablemente sea el modelo más importante para la firma británica, el Continental GT, se actualiza profundamente. De momento Bentley solo ha presentado la versión de altísimas prestaciones Speed, que equipa una mecánica híbrida enchufable V8 de 782 CV de potencia. En modo eléctrico puede rodar más de 81 km, por lo que en España tendrá etiqueta 0 Emisiones. Lo hay en versiones cupé y descapotable y estará a la venta a finales de este mismo año.

NUEVO MOTOR V16

BUGATTI TOURBILLON

El hiperdeportivo Bugatti Chiron ya tiene sucesor... ¡y menudo sucesor! Se llama Tourbillon y es completamente nuevo, si bien su diseño continuista, aunque espectacular, puede llevar a confusión. Por primera vez un Bugatti es híbrido enchufable, aunque en este caso el sistema eléctrico se encarga de generar más potencia en lugar de mejorar la eficiencia, que también. Nuevo es el motor. Bugatti se deshace del W16 con cuatro turbos y da la bienvenida a un nuevo V16 atmosférico. Tiene un total de 1.800 CV de potencia, acelera de 0 a 300 km/h en menos de 10 segundos y logra una velocidad máxima de 445 km/h. Este nuevo Tourbillon no es más pesado que su antecesor gracias a nuevos elementos ligeros fabricados en fibra de carbono o al propio motor, que es más liviano que el monstruoso W16. Las primeras entregas están previstas para 2026 y su precio superará los 3,8 millones de euros.



HISPANO SUIZA CARMEN SAGRERA

100 % ELÉCTRICO

El súper exclusivo Hispano Suiza Carmen estrena una nueva versión. Se trata del Sagrera, un nombre que hace referencia a la factoría que la marca tenía ubicada en el barrio de La Sagrera, Barcelona, a principios del pasado siglo. Se trata de una variante aún más exclusiva, si bien la marca no ha anunciado cuántas unidades va a fabricar. Lo que sí sabemos es que tiene una aerodinámica específica que pretende mejorar el paso por curva y, de paso, mejorar la eficiencia. Y este último punto es importante, pues este superdeportivo eléctrico emplea un total de cuatro motores para generar 1.100 CV de potencia. Su 0 a 100 km/h queda fijado en apenas 2,6 segundos. La mayor novedad es la batería, que gana capacidad y aloja 103 kWh de energía, dando como resultado una autonomía mayor, cercana a los 500 km.

MASERATI MC20 ICONA Y LEGGENDA

HOMENAJE AL MC20

El superdeportivo de Maserati, el MC20, rinde homenaje a su antecesor, el MC12, y celebra su 20 aniversario. Para ello, la firma de Módena ha vestido a su MC20 con las libreas que hicieron famoso al superdeportivo V12 basado en el Ferrari Enzo. Son dos, los Icona y Leggenda, cada uno con una historia que contar. El primero, el Icona, muestra un diseño de carrocería en blanco y azul a imagen y semejanza del citado MC12, cuyas 50 unidades fabricadas salieron de la línea de montaje con esta misma decoración. El Leggenda recuerda el regreso tras más de tres décadas de Maserati a la competición con, precisamente, el MC12 GT1. La librea original se replica aquí, combinando el negro con el verde menta, una apuesta arriesgada pero que recuerda a la añorada categoría GT1 donde Maserati lograría destacables resultados hasta su retirada.

MERCEDES-AMG SL 63 MANUFAKTUR GOLDEN COAST

SOLO 100 UNIDADES

El departamento de personalización a medida de Mercedes-Benz, llamado Manufaktur, ha mostrado una creación muy especial sobre el no menos espectacular Mercedes-AMG SL 63. Llamado Golden Coast tiñe su carrocería en un exclusivo color kalahari gold magno, un dorado satinado que se puede apreciar también en otros detalles de la carrocería. A contraste equipa unas llantas en negro mate y unas pinzas de freno también en color negro, queriendo destacar el elegante dorado de esta edición tan especial. Dentro ese mismo tono baña diferentes molduras en la consola y salpicadero, así como a las costuras, que hacen el contraste sobre el cuero negro de la tapicería. No hay modificaciones a nivel mecánico, por lo que sigue empleando un bloque V8 biturbo de 585 CV de potencia atado a un sistema de tracción a las cuatro ruedas. De este Mercedes-AMG SL 63 Manufaktur Golden Coast se fabricará exclusivamente 100 unidades para todo el mundo a un precio que aún no se ha anunciado.

GUÍA DE PRECIOS

El mes del verano por excelencia también puede ser el momento para conseguir buenos precios al adquirir coche nuevo. Eche un vistazo a las ofertas aquí destacadas y recuerde que a pie de concesionario puede encontrar todavía más ventajas.

Andrés Izurieta

Descuentos de agosto

VOLVO EC40

Para incentivar las ventas de su SUV cupé compacto, la firma sueca propone un súper descuento de casi 10.000 €, a los que habría que añadir los beneficios del Plan Moves III, al menos, en las versiones más accesibles. La gama cuenta con alternativas de uno o dos motores, con 238, 252 y 408 CV y autonomías de casi 600 km .

MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH	
500e (stock)	-2.604 €
595 (stock)	-4.486 €
AIWAYS	
U5	-1.210 €
U6	-1.210 €
ALFA ROMEO	
Tonale (stock)	-424 €
Stelvio (stock)	-2.695 €
Giulia(stock)	-2.784 €
AUDI	
A1 Sportback*	-1.500 €
A3*	-1.500 €
A4*	-1.500 €
A5 Coupé*	-1.500 €
A6*	-1.500 €
A7 Sportback*	-1.500 €
Q2*	-1.500 €
Q3 Sportback*	-1.500 €
Q4 e-tron*	-1.500 €
Q5*	-1.500 €
Q7*	-1.500 €
Q8*	-1.500 €
CITROËN	
C3 Origin (stock)*	-3.850 €
C4 (stock)*	-4.150 €
C3 Aircross (stock)*	-4.100 €
C4 X (stock)*	-3.700 €
C5 Aircross (stock)*	-6.650 €
C5 X (stock)*	-7.850 €
CUPRA	
Born	-4.710 €
León	-2.500 €
Formentor	-1.600 €
Tavascan	-3.020 €
Ateca	-1.400 €
DS	
DS3 (stock)*	-1.709 €
DS4 (stock)*	-2.231 €
DS7 (stock)*	-2.534 €
DS9 (stock)*	-2.697 €
FIAT	
500 híbrido (stock)	-1.734 €
500e (stock)	-2.120 €
500X (stock)	-2.022 €
Panda (stock)	-1.635 €
Tipo (stock)	-4.771 €
600 (stock)	-2.455 €
FORD	
Focus*	-7.842 €
Puma*	-4.686 €
Kuga*	-7.084 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer*	-7.740 €
Explorer Eléctrico*	-5.203 €
HONDA	
Jazz*	-2.400 €
HR-V*	-3.900 €
CR-V*	-5.600 €
ZR-V*	-5.650 €
e:Ny1*	-7.000 €
HYUNDAI	
i10*	-3.000 €
i20*	-3.700 €
i30*	-4.700 €
Kona Híbrido*	-3.100 €
Kona Eléctrico*	-12.710 €
Bayon*	-4.600 €
Tucson Híbrido*	-4.200 €
Santa Fe Híbrido*	-4.700 €
IONIQ 5*	-17.010 €
IONIQ 6*	-17.010 €
Staria*	-2.700 €
JEEP	
Renegade (stock)	-3.970 €
Compass (stock)	-6.530 €
Avenger (stock)	-1.639 €
Wrangler PHEV (stock)	-10.737 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-7.830 €
LEXUS	
NX 350h Premium*	-2.200 €
UX 300h UX+*	-3.150 €
UX 300e e-UX*	-2.500 €
ES 300h Premium*	-2.700 €
RX 450h+ Executive*	-1.900 €
RZ 300e Executive*	-3.400 €
LBX Elegant*	-2.800 €
MG	
MG3*	-2.000 €
ZS	-1.000 €
ZS EV	-4.210 €
HS	-4.000 €
HS Plug-in Hybrid	-3.750 €
Marvel R y MG5	-3.210 €
MG4	-4.210 €
MITSUBISHI	
Space Star	-1.000 €
Eclipse Cross PHEV	-5.000 €
ASX	-1.200 €
Colt	-1.000 €
NISSAN	
Juke*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €
OPEL	
Corsa	-3.000 €
Astra	-3.500 €
Mokka	-5.000 €
Grandland	-1.000 €
Frontera	-4.500 €
PEUGEOT	
208 (stock)	-2.500 €
2008 (stock)	-3.000 €
308 (stock)	-4.200 €
408 (stock)	-4.000 €
3008 (stock)	-2.000 €
5008 (stock)	-6.000 €
508 (stock)	-4.000 €
RENAULT	
5*	-1.624 €
Clio*	-233 €
Captur*	-2.442 €
Arkana*	-2.775 €
Megane*	-992 €
Austral*	-3.355 €
Espace*	-3.882 €
Scenic*	-1.579 €
Rafale*	-3.976 €
Symbioz*	-2.964 €
SEAT	
Ibiza*	-3.200 €
Arona*	-3.200 €
León*	-3.100 €
Ateca*	-3.100 €
Tarraco*	-3.250 €
SKODA	
Fabia*	-725 €
Scala*	-805 €
Kamiq*	-880 €
SSANGYONG	
Tivoli	-3.000 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion	-4.900 €
Tivoli Grand	-3.500 €
Rexton	-3.300 €
Torres	-4.000 €
Musso	-5.000 €
SUZUKI	
Ignis	-1.299 €
Swift	-1.600 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-4.805 €
Across	-4.270 €
Swace	-4.449 €
TOYOTA	
Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-3.300 €
Yaris	-4.000 €
GR Yaris	-2.000 €
Corolla	-5.800 €
Corolla Cross	-1.000 €
CH-R	-4.000 €
RAV4	-4.000 €
bz4x	-7.900 €
Highlander	-4.000 €
GR Supra	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-5.000 €
Land Cruiser	-3.000 €
VOLKSWAGEN	
ID.3	-2.630 €
ID.4	-3.265 €
ID.7	-6.750 €
Taigo	-2.345 €
T-Roc	-2.395 €
Touran	-3.420 €
Tiguan	-3.465 €
Golf	-2.225 €
Passat	-3.710 €
Touareg	-8.085 €
Polo	-1.745 €
T-Cross	-2.100 €
VOLVO	
EC40 Single Core*	-10.200 €
V60 T6 eAWD Core*	-7.800 €
V90 T6 eAWD Core*	-8.950 €
EX30 Single Core*	-2.750 €
EX40 Single Core*	-7.800 €
EX90 Single Core*	-4.007 €
C40 B3 Essential*	-9.700 €
XC60 B5 Essential*	-12.900 €
XC90 B5 Core*	-12.400 €
XC60 T6 Core*	-10.800 €
XC90 T8 eAWD Core*	-11.190 €

Ofertas sujetas a posibles cambios por los fabricantes

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

ABARTH — abarth.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
595	**Euro NCAP: N.D.**										
1.4 16v T-Jet 165 3p	28.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo 165 3p	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 165 3p Secuencial	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo165 3p Secuencial	31.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p	30.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p Secuencial	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p Sec.	33.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
695	**Euro NCAP: N.D.**										
1.4 16v T-Jet 180 3p	33.200	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 180 3p Secuencial	34.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p	35.100	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p Secuencial	36.700	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
500e	**Euro NCAP: N.D.**										

500e	37.460	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	17,2		185
500e Turismo	41.340	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	18,1		185

AIWAYS — aiways-mobility.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
U5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Prime	46.640	-	E	204	2	4.680	1.865	1.700	17,0		432
U6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Prime	49.540	-	E	218	2	4.805	1.880	1.640	16,6		472

ALFA ROMEO — alfaromeo.es

Giulia — **Euro NCAP: ★★★★★**

2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7		480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8		480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1		480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7		480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4		480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8		480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5		480
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0		480
Stelvio	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Turbo 200 Super AWD	60.800	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 160 Super Aut.	53.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Super Aut. AWD	57.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	5,9		525
2.2 Diesel 160 Sprint Aut.	55.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Sprint Aut. AWD	59.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Ti AWD	69.300	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 210 Ti Aut. AWD	63.550	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Sp Aut.	71.500	1.995	G	280	4	4.687	1.903	1.671	8,7		525
2.2 Diesel 210 Veloce Aut. AWD	67.580	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,2		525
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	119.850	2.891	G	510	4	4.687	1.903	1.671	11,8		525
Tonale	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9		500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0		500
PHEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4		385
Junior	**Euro NCAP: N.D.**										
Ibrida	29.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,0		415
Ibrida Speciale	31.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,2		415

Elettrica	38.500	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,5		400
Elettrica Speciale	41.000	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,2		400
Elettrica Veloce	47.500	-	E	240	2	4.173	1.781	1.539	15,2		400

ALPINE — alpinecars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
A110	**Euro NCAP: N.D.**										
A110	67.800	1.798	G	252	2	4.180	1.798	1.252	6,7		196
A110 GT	79.100	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196
A110 S	80.900	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,9		196
A110 R Turini	108.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196
A110 R	114.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196

ASTON MARTIN — astonmartin.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
DB11	**Euro NCAP: N.D.**										
Volante 4.0 V8 510 2p S/S Aut.	230.000	3.982	G	510	2	4.750	1.950	1.300	10		-
DBS	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 5.2 725 2p Aut.	364.000	5.204	G	725	2	4.712	1.968	1.280	12,3		-
DBX	**Euro NCAP: N.D.**										
V8 4.0 551 5p Aut.	210.000	3.982	G	551	2	5.039	1.998	1.680	14,3		632
Vantage	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 4.0 V8 510 3p S/S Aut.	178.000	3.982	G	510	2	4.465	1.942	1.273	10,5		350

AUDI — audi.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
A1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
25 TFSI	25.110	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
30 TFSI	26.390	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,1		335
30 TFSI S tronic	28.340	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
35 TFSI S tronic	34.290	1.498	G	150	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
40 TFSI S Tronic	40.510	1.984	G	200	2	4.046	1.756	1.459	6,8		335
25 TFSI Allstreet	27.210	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
A3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback 30 TFSI S tronic Adva. MHEV	35.140	1.498	G	116	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Advanced	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 30 TDI S tronic Advanced	35.110	1.498	D	116	2	4.343	1.816	1.449	4,7		380
Sportback 35 TDI S tronic Advanced	38.660	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5		380
Allstreet 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	43.080	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,6		380
Allstreet 35 TDI S tronic Advanced	45.160	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback S3 TFSI	66.240	1.498	G	333	4	4.354	1.816	1.431	8,2		325
A4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TFSI 150 Aut.	45.570	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.428	6,1		480
30 TDI 136 Aut.	46.080	1968	D	136	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
35 TDI 163 Aut.	47.530	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
40 TFSI 204 Aut	45.140	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.428	6,2		480
45 TFSI 245 Aut. quattro	59.610	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,5		480
Avant 30 TDI 136 Aut.	48.080	1.968	D	136	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TDI 163 Aut.	49.540	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TFSI 150 Aut.	47.580	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.435	6,3		495
Avant 40 TFSI 204 Aut.	50.690	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.435	6,3		460
Avant 45 TFSI 245 Aut. quattro	61.700	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,7		495
A4 Allroad	**Euro NCAP: ★★★★★**										
45 TFSI 245 quattro-ultra S tronic	60.890	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.493	7,9		495
40 TDI 204 quattro S tronic	56.050	1.968	D	204	4	4.762	1.847	1.493	5,9		495
A5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Cabrio 35 TDI 163 S tronic	60.120	1.968	D	163	2	4.673	1.846	1.383	5,5		370
Cabrio 40 TDI 204 quattro 2p S tronic	61.550	1.968	D	204	4	4.673	1.846	1.383	5,6		370
Cabrio 40 TFSI 204 2p S Tronic	60.140	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Cabrio 45 TFSI 265 2p S Tronic	67.250	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Coupé 35 TDI 163 2p S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 190 2p S tronic	53.700	1.968	D	190	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 204 quattro 2p S tronic 7	60.910	1.968	D	204	4	4.626	1.846	1.372	5,1		450
Coupé 40 TFSI 204 2p S tronic 7	52.280	1.984	G	204	2	4.626	1.846	1.372	6,2		450
Coupé 45 TFSI 245 quattro-ultra S tr 7	59.400	1.984	G	245	4	4.626	1.846	1.372	7,3		450
Sportback 35 TFSI 150 S tronic	48.040	1.984	G	150	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 40 TFSI 204 5p S tronic	52.280	1.984	G	204	2	4.757	1.843	1.398	6,4		465
Sportback 40 TDI 190 S tronic 7	53.700	1.968	D	190	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 45 TFSI 245 quattro S tr 7	61.800	1.984	G	245	4	4.757	1.843	1.398	5,2		46
A6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40 TDI 4p S tronic 7	57.650	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.457	5,2		530
45 TFSI quattro 4p S tronic 7	64.230	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.457	7,3		530
45 TDI quattro 4p S tronic 7	72.510	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.457	6,2		530
50 TFSIe quattro-ultra 4p S tronic 7	70.590	1.984	G	299	4	4.939	1.886	1.457	1,2		360
Avant 40 TDI 204 5p S tronic 7	60.670	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.467	5,4		565
Avant 40 TDI quattro 204 5p S tronic 7	63.950	1.968	D	204	4	4.939	1.886	1.467	5,6		565
Avant 45 TFSI quattro 245 5p S tronic 7	67.370	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.467	76		565
Avant 45 TDI quattro S Tronic 7	75.650	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.467	5,8		565
A7	**Euro NCAP: N.D.**										
Sportback 40 TDI 5p	73.810	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,3		535
Sportback 40 TDI 5p S tronic 7	76.720	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,8		535
Sportback 40 TDI quattro 5p S tronic 7	76.910	1.968	D	204	4	4.969	1.908	1.422	5,5		535
Sportback 45 TDI quattro S tronic	82.950	2.967	D	245	4	4.969	1.908	1.422	6,3		535
Sportback 50 TDI quattro tiptronic	89.610	2.967	D	286	4	4.969	1.908	1.422	6,7		535
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic 7	81.440	1.984	G	299	4	4.969	1.908	1.422	1,3		380
A8	**Euro NCAP: N.D.**										
50 TDI quattro tiptronic	110.130	2.967	D	286	4	5.190	1.945	1.473	7,2		505
60 TFSIe quattro tiptronic	119.510	2.995	G	449	4	5.190	1.945	1.473	2,3		390
A8 L 50 TDI quattro tiptronic	113.150	2.967	D	286	4	5.320	1.945	1.488	7,2		505
Q8 e-tron	**Euro NCAP: N.D.**										
50 quattro	84.610	-	E	340	4	4.915	1.937	1.633	20,3		631
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.633	20,8		631
SQ8 e-tron quattro	106.510	-	E	503	4	4.901	1.935	1.629	27,5		631
Q8 e-tron Sportback	**Euro NCAP: N.D.**										

50 quattro	87.250	-	E	340	4	4.915	1.937	1.619	19,7		590
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.619	20,1		590
SQ8 e-tron quattro	109.010	-	E	503	4	4.901	1.935	1.619	26,7		590
e-tron GT	**Euro NCAP: N.D.**										
S	130.280	-	E	680	4	4.997	1.964	1.416	17,9		405
RS	153.830	-	E	857	4	4.997	1.964	1.396	18,4		350
RS Performance	166.900	-	E	925	4	4.997	1.964	1.396	18,7		350
Q2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TFSI 150	32.330	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	5,8		405
35 TFSI 150 s tronic	36.490	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	6,1		405
30 TDI 116	33.160	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,7		405
30 TDI 116 S tronic	35.420	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI 150 S tronic	40.520	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI quattro 150 S tronic	41.870	1.968	D	116	4	4.208	1.794	1.538	4,8		405
Q3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TDI 150 5p	42.240	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 5p S tronic	44.630	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 quattro 5p S tronic	46.870	1.968	D	150	4	4.484	1.856	1.616	5,8		530
35 TFSI 150 5p	43.060	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6		530
35 TFSI 150 5p S tronic	45.450	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6,4		530
40 TFSI 190 quattro 5p S tronic	48.630	1.984	G	190	4	4.484	1.856	1.616	7,2		530
45 TFSI 245 quattro 5p S tronic	58.200	1.984	G	245	4	4.484	1.856	1.616	7,3		530
45 TFSIe 245 5p S tronic	52.850	1.984	G	245	2	4.484	1.856	1.616	1,6		380
Sportback 35 TDI 150 5p	44.450	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 5p S tronic	46.840	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 quattro 5p S tr.	49.080	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	5,8		530
Sportback 35 TFSI 150 5p	45.270	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6		530
Sportback 35 TFSI 150 5p S tronic	47.660	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6,4		530
Sportback 40 TFSI 190 quattro 5p S tr.	50.950	1.984	G	190	4	4.500	1.856	1.616	7,2		530
Sportback 40 TDI 200 quattro 5p S tr.	55.040	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	6,6		530
Sportback 45 TFSI 245 quattro 5p S tr.	57.920	1.984	G	245	4	4.500	1.856	1.616	7,3		530
Q4 e-tron	**Euro NCAP: ★★★★★**										

35 e-tron	53.180	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		520
40 e-tron	55.220	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		520
50 e-tron quattro Advanced	63.270	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
35 e-tron	54.830	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		535
40 e-tron	56.870	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		535
50 e-tron quattro Advanced	65.370	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		535

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Q5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TDI 163 S tronic	54.260	1.968	D	163	2	4.663	1.893	1.659	5,5		550
40 TDI 204 quattro S tronic	58.840	1.968	D	204	4	4.663	1.893	1.659	6,3		550
45 TFSI 265 quattro-ultra 5p S tronic	66.210	1.984	G	265	4	4.663	1.893	1.659	8,4		550
50 TFSIe 299 quattro-ultra S Line S tr	65.490	1.984	G	299	4	4.663	1.893	1.659	1,5		465
55 TFSIe 367 quattro-ultra S Line S tr	72.140	1.984	G	367	4	4.663	1.893	1.659	2,1		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	57.260	1.968	D	163	2	4.689	1.893	1.659	5,5		510
Sportback 40 TDI 204 quattro S tronic	64.340	1.968	D	204	4	4.689	1.893	1.659	6,3		510
Sportback 45 TFSI 265 quattro 5p S tr.	69.210	1.984	G	265	4	4.689	1.893	1.659	8,4		510
Q6 e-tron	**Euro NCAP: N.D.**										
Advanced quattro	79.990	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	17,2		526
S line quattro	87.980	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
Black line quattro	91.970	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
SQ6 e-tron quattro	104.990	-	E	517	2	4.771	1.965	1.648	17,7		514
Q7	**Euro NCAP: ★★★★★**										

45 TDI MHEV 231 quattro 5p tip.	73.200	2.967	D	231	4	5.063	1.970	1.741	8,2		865
50 TDI MHEV 286 quattro 5p tip.	80.370	2.967	D	286	4	5.063	1.970	1.741	8,3		865
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	81.450	2.995	G	381	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	93.150	2.995	G	462	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
50 e-tron quattro Advanced	58.150	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
Q8	**Euro NCAP: N.D.**										
45 TDI 231 quattro 5p tiptronic	98.495	2.967	D	231	4	4.986	1.995	1.705	8,1		605
50 TDI 286 quattro 5p tiptronic	101.995	2.967	D	286	4	4.986	1.995	1.705	8,2		605
55 TFSI 340 quattro 5p tiptronic	102.995	2.995	G	340	4	4.986	1.995	1.705	10,4		605
55 TFSIe 394 quattro tiptronic	102.995	2.995	H	394	4	4.986	1.995	1.705	1,2		505
60 TFSIe 489 quattro tiptronic	109.745	2.995	H	489	4	4.986	1.995	1.705	1,2		505
SQ8 TFSI 507 quattro 5p tiptronic	131.995	3.996	G	507	4	4.986	1.995	1.705	12,3		605
RSQ8 TFSI 600 quattro 5p	168.335	3.996	G	600	4	4.986	1.995	1.705	12,7		605
RSQ8 Performance TFSI 600 quattro 5p	187.615	3.996	G	640	4	4.986	1.995	1.705	12,8		605
RS Q3	**Euro NCAP:**										
2.5 TFSI 400 quattro 5p S tronic	77.940	2.480	G	400	4	4.506	1.851	1.602	9,5		530
Sportback 2.5 TFSI 400 quattro S tronic	90.040	2.480	G	400	4	4.507	1.851	1.557	9,6		530
RS3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TFSI quattro S tronic	79.060	2.480	G	400	4	4.389	1.851	1.436	9,0		282
Sedán TFSI quattro S tronic	80.060	2.480	G	400	4	4.542	1.851	1.412	8,9		321
RS4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant 3.0 TFSI 450 quattro 5p Tiptronic	105.120	2.894	G	450	4	4.781	1.866	1.404	9,2		495
RS5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Coupé TFSI 450 quattro 2p tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.723	1.861	1.360	9,5		410
Sportback TFSI 450 quattro tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.783	1.843	1.387	9,6		430
RS6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TFSI 600 quattro 5p tip.	150.270	3.996	G	600	4	4.995	1.951	1.460	12,4		565
Avant Performance TFSI quattro 5p tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5		565
RS7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback 4.0 TFSI 600 quattro 5p tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3		535
S3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TFSI 310 quattro 5p S tronic 7	57.230	1.984	G	310	4	4.351	1.816	1.438	8,1		325
Sedán 2.0 TFSI 310 quattro 4p S tr. 7	58.200	1.984	G	310	4	4.504	1.816	1.415	7,8		325
S4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TDI 347 quattro 5p tip.	81.840	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.408	7,2		420
TDI 347 quattro 4p tip.	79.750	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.404	7,0		420
S5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,1		430
Coupé TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,0		410
S6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TDI quattro Tiptronic	86.510	2.967	D	344	4	4.954	1.866	1.446	6,9		520
Avant 3.0 TDI 349 quattro 5p Tiptronic	89.650	2.967	D	344	4	4.954	1.886	1.445	7,1		550
S7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1		525
S8	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4		505
SQ2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI 300 quattro 5p S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3		355
SQ5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 TDI quattro 5p tip.	82.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
Sportback 3.0 TDI quattro 5p tip.	85.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
SQ7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
4.0 TFSI 507 quattro 5p tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9		805

BENTLEY

madrid.bentleymotors.com

Bentayga	**Euro NCAP: N.D.**										
4.0 V8 550 5p Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3		484
Continental	**Euro NCAP: N.D.**										
GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1		358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4		235
Flying Spur	**Euro NCAP: N.D.**										
V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7		420

BMW

bmw.es

i4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive35 Gran Coupe	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-		470
eDrive40 Gran Coupe	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-		470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-		470
iX1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX1 xDrive 313 5p Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8		-
iX3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-		510
iX	**Euro NCAP: ★★★★**										
iX xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4		500
iX xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8		500
iX M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7		500
i5	**Euro NCAP: N.D.**										
i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16		490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2		490
i7	**Euro NCAP: N.D.**										
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1		500
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4		500
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8		500
Serie 1	**Euro NCAP: ★★★★★**										

118i 140 5p	32.850	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,3		380
118i 140 5p Aut.	35.217	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,0		380
120i 178 5p Aut.	39.269	1.998	G	178	2	4.319	1.799	1.434	6,0		380
116d 116 5p	31.550	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
116d 116 5p Aut.	35.155	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
118d 150 5p	36.550	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,1		380
118d 150 5p Aut.	39.035	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,2		380
120d 190 5p Aut.	41.850	1.995	D	190	2	4.319	1.799	1.434	4,5	E	380
128ti 265 5p Aut.	46.550	1.998	G	265	2	4.319	1.799	1.434	6,9		380
M135i 306 xDrive 5p Aut.	55.550	1.998	G	306	4	4.319	1.799	1.434	6,8		380
Serie 2 Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 218i	42.150	1.998	G	156	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220i	44.150	1.998	G	184	2	4.537	1.838	1.390	6,3		390
Coupé 230i	47.700	1.998	G	245	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220d	48.050	1.995	D	190	2	4.537	1.838	1.390	4,6		390
Coupé M240i	68.046	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	7,8		390
Coupé M240i xDrive	71.446	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	8,1		390
Coupé M2 Manual	95.140	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	10		390
Coupé M2 Automático	94.500	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	9,6		390
Serie 2 Gran Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran Coupé 218i 136 4p	34.500	1.499	G	136	2	4.526	1.800	1.420	5,4		430
Gran Coupé 220i 180 4p	40.327	1.998	G	180	2	4.526	1.800	1.420	6,1		430
Gran Coupé 216d 116 Aut	35.931	1.496	D	116	2	4.526	1.800	1.420	4,6		430
Gran Coupé 218d 116 Aut	41.000	1.995	D	150	2	4.526	1.800	1.420	4,8		
430Gran Coupé 220d 190 4p Aut.	45.850	1.995	D	190	2	4.526	1.800	1.420	4,2		430
Gran Coupé M235i xDrive 306	62.600	1.998	G	306	2	4.526	1.800	1.420	6,7		430
Serie 2 Active Tourer	**Euro NCAP: N.D.**										
Active Tourer 218i 136 5p	37.350	1.499	G	136	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 220i 170 5p	37.350	1.499	G	170	2	4.386	1.824	1.576	5,9		415
Active Tourer 218d 136 5p	38.150	1.995	D	150	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 225e xDrive 245 5p	47.050	1.499	G	245	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Active Tourer 230 xDrive 326 5p	50.100	1.995	G	326	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Serie 3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
318d 150 4p Aut.	44.400	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.435	4,5		480
320d 190 4p Aut.	46.900	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.435	4,6		480
320i 184 4p Aut.	45.300	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.435	5,5		480
330i 258 4p Aut.	50.350	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.435	5,8		480
320e 204 4p Aut.	50.450	1.998	G	204	2	4.709	1.827	1.435	1,3		375
330e 292 4p Aut.	54.700	1.998	G	292	2	4.709	1.827	1.435	1,6		375
M340i xDrive Aut.	71.900	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.435	7		480
M340d xDrive Aut.	72.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.435	6,2		480
M3 Competition	116.100	2.993	G	510	2	4.794	1.903	1.433	10,0		480
M3 CS	177.650	2.993	G	510	2	4.795	1.918	1.438	10,1		480
Touring 318d 150 5p Aut.	46.050	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.440	4,8		500
Touring 320d 190 5p Aut.	48.850	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.440	4,9		500
Touring 320i 184 5p Aut.	44.650	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.440	5,7		500
Touring 330d 265 5p Aut.	55.600	2.993	D	265	2	4.709	1.827	1.440	5,2		500
Touring 330d 265 xDrive 5p Aut.	58.200	2.993	D	265	4	4.709	1.827	1.440	5,4		500
Touring 330i 258 5p Aut.	49.250	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.440	6		500
Touring 330i 258 xDrive 5p Aut.	51.850	1.998	G	258	4	4.709	1.827	1.440	6,3		500
Touring M340d 340 xDrive 5p Aut.	74.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.440	6,5		500
Touring M340i 374 xDrive 5p Aut.	76.300	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.440	7,2		500
Touring M3 Competition	122.150	2.993	G	510	4	4.794	1.903	1.436	10,1		500
Serie 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 420i 184	51.900	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.383	6,3		440
Coupé 420d 190	52.850	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.383	4,5		440
Coupé 430d 286 xDrive	65.050	2.993	D	286	4	4.768	1.852	1.383	5,2		440
Coupé 430i 258	56.050	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.383	6,6		440
Coupé M440i xDrive 374	78.400	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.393	7,5		440
Coupé M440d 340 xDrive	80.100	2.993	D	340	4	4.768	1.852	1.383	5,7		440
Coupé M4 Competition	124.350	2.993	G	510	2	4.794	1.887	1.393	10,0		440
Cabrio 420i 184	59.500	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.384	6,7		385
Cabrio 420d 190	60.450	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.384	4,9		385
Cabrio 430i 258 2p	64.300	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.384	6,9		385
Cabrio M440i xDrive 374	85.350	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.394	7,8		385
Cabrio M4 Competition xDrive	129.150	2.993	G	510	4	4.794	1.887	1.395	10,2		385
Gran Coupé 420d	54.850	1.995	D	190	2	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 430d xDrive	67.050	2.993	D	286	4	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 420i	53.900	1.998	G	184	2	4.783	1.852	1.442	6,6		470
Gran Coupé 430i	58.050	1.998	G	245	2	4.783	1.852	1.442	6,8		470
Gran Coupé M440i xDrive	80.400	2.998	G	374	2	4.783	1.852	1.442	8,0		470
Serie 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
520d Aut.	60.050	1.995	D	197	2	5.060	1.900	1.515	5,1		520
520i Aut.	60.150	1.998	G	208	2	5.060	1.900	1.515	5,7		520
520d xDrive Aut.	62.600	1.995	D	197	4	5.060	1.900	1.515	5,5		520
530e Aut.	71.150	1.998	H	299	2	5.060	1.900	1.515	0,6		520
550e xDrive Aut.	88.250	2.998	H	489	4	5.060	1.900	1.515	0,8		520
M5	161.000	4.395	H	727	4	5.096	1.970	1.510	1,6		466
Serie 7	**Euro NCAP: N.D.**										
740d 299 xDrive 4p Aut.	119.161	2.993	D	299	4	5.391	1.950	1.544	6,1		540
750e 489 xDrive 4p Aut.	131.997	2.998	G	489	4	5.391	1.950	1.544	1,0		525
M760e 571 xDrive 4p Aut.	142.847	2.998	G	571	4	5.391	1.950	1.544	1,1		525
Serie 8	**Euro NCAP: N.D.**										
Cabrio 840i	121.00	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.345	8,4		350
Cabrio 840d xDrive	129.750	2.993	D	340	4	4.843	1.902	1.339	6,7		350
Cabrio M850i xDrive	155.750	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.345	10,7		350
Coupé 840i	112.950	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.346	8,2		420
Coupé 840d xDrive	121.700	2.993	D	340	4	4.851	1.902	1.341	6,5		420
Coupé M850i xDrive	147.700	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.346	10,5		420
Gran Coupé 840i	109.900	2.998	G	333	2	5.074	1.932	1.401	8,4		440
Grand Coupé 840d xDrive	118.700	2.993	D	340	4	5.074	1.932	1.401	6,7		440
Gran Coupé M850i xDrive	144.650	4.395	G	530	4	5.082	1.932	1.407	10,7		440
M8 Competition Cabrio	211.150	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.353	11,5		350
M8 Competition Coupé	203.050	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.362	11,3		420
M8 Competition Gran Coupé	200.050	4.395	G	625	4	5.098	1.943	1.420	11,5		440
X1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
18i 136 sDrive 5p Aut.	41.700	1.499	G	136	2	4.500	1.845	1.642	6,3		540
20i 170 sDrive 5p Aut.	43.700	1.499	G	170	2	4.500	1.845	1.642	5,9		540

18d 150 sDrive 5p Aut.	40.900	1.995	D	150	2	4.500	1.845	1.642	4,9		500
20d 163 xDrive 5p Aut.	44.900	1.995	D	163	4	4.500	1.845	1.642	4,8		500
25e 245 xDrive 5p Aut.	51.900	1.995	H	245	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
iX1 xDrive30	56.400	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	16,9		490
X2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
sDrive20i	45.800	1.499	G	170	2	4.554	1.845	1.590	5,7		515
sDrive18d	47.300	1.995	D	150	2	4.554	1.845	1.590	5,1		560
xDrive20d	49.400	1.995	D	163	4	4.554	1.845	1.590	4,8		560
M35i xDrive	72.000	1.998	G	300	4	4.567	1.845	1.575	7,7		560
iX2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive20	50.700	-	E	204	2	4.554	1.845	1.590	15,3		525
xDrive30	58.200	-	E	313	2	4.554	1.845	1.590	16,3		525

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
X3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive 20 xDrive	63.100	1.998	G	208	4	4.755	1.920	1.660	6,9		570
xDrive 20d xDrive	64.900	1.995	D	197	4	4.755	1.920	1.660	5,8		570
xDrive 30e xDrive	66.700	1.998	H	300	4	4.755	1.920	1.660	0,9		460
xDrive M50 xDrive	89.000	2.998	G	398	4	4.755	1.920	1.660	7,7		570
X4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive20i	58.400	1.998	G	184	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive30i	65.500	1.998	G	245	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive M40i	81.550	2.998	G	360	4	4.752	1.938	1.621	8,7		525
xDrive20d	61.500	1.995	D	190	4	4.751	1.918	1.621	5,7		525
xDrive30d	69.050	2.993	D	286	4	4.751	1.918	1.621	6,1		525
xDrive M40d	82.000	2.993	D	340	4	4.751	1.938	1.621	6,6		525
M	112.550	2.993	G	480	4	4.754	1.927	1.618	10,7		525
X5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40i 340 xDrive 5p Aut.	82.600	2.998	G	340	4	4.922	2.004	1.745	8,5		550
M50i 530 5p Aut.	114.547	4.395	G	530	4	4.922	2.004	1.745	10,5		550
30d 265 xDrive 5p Aut.	81.200	2.993	D	265	4	4.922	2.004	1.745	6		550
40d 340 xDrive 5p Aut.	87.700	2.993	D	340	4	4.922	2.004	1.745	6,9		550
45e 394 xDrive 5p Aut.	85.400	2.998	G	394	4	4.922	2.004	1.745	-		500
M 5p	154.150	4.395	G	600	4	4.938	2.015	1.747	12,8		650
X6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive40i 340 5p Aut.	86.600	2.998	G	340	4	4.935	2.004	1.696	8		580
xDrive M50i 530 5p Aut.	118.700	4.395	G	530	4	4.935	2.004	1.696	10,4		580
xDrive30d 265 5p Aut.	87.100	2.993	D	265	4	4.935	2.004	1.696	6,1		580
xDrive40d 265 5p Aut.	94.100	2.993	D	340	4	4.935	2.004	1.696	6,8		580
M 600 5p	157.850	4.395	G	600	4	4.941	2.019	1.692	12,5		580
X7	**Euro NCAP: ★★★★★**										

40d 352 xDrive 5p Aut.	111.500	2.993	D	352	4	5.181	2.000	1.805	7,7		326
40i 381 xDrive 5p Aut.	109.900	2.998	G	381	4	5.181	2.000	1.805	9,6		326
M60i 530 xDrive 5p Aut.	140.200	4.395	G	530	4	5.181	2.000	1.805	10,9		326
XM	**Euro NCAP: N.D.**										
XM	179.700	4.395	H	653	4	5.110	2.005	1.755	1,5		527
XM Label Red	201.500	4.395	H	748	4	5.110	2.005	1.755	1,6		527
Z4	**Euro NCAP: N.D.**										
20i 197 sDrive 2p Aut.	57.600	1.998	G	197	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
30i 258 sDrive 2p Aut.	66.200	1.998	G	258	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
M40i 340 sDrive 2p Aut.	77.800	2.998	G	340	2	4.324	1.864	13.014	7,1		281

BYD — byd.com/es

Dolphin	**Euro NCAP: N.D.**										
Dolphin Active	28.780	-	E	95	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Boost	29.480	-	E	177	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Comfort	34.480	-	E	204	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Design	36.480	-	E	294	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Atto 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Atto 3 Comfort	40.190	-	E	204	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Atto 3 Design	36.480	-	E	294	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Seal	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Design	43.900	-	E	313	2	4.800	1.875	1.460	16,6		453
Excellence AWD	47.780	-	E	530	4	4.800	1.875	1.460	18,2		453
Seal U	**Euro NCAP: N.D.**										
EV Comfort	41.080	-	E	218	2	4.785	1.890	1.668	19,9		552
EV Design	44.580	-	E	218	2	4.800	1.875	1.460	20,5		552
DM-i PHEV Boost	34.990	1.498	H	218	2	4.785	1.890	1.668	0,9		425
DM-i PHEV Comfort	40.500	1.498	H	218	2	4.785	1.890	1.668	0,9		425
DM-i PHEV Design	41.990	1.498	H	325	2	4.785	1.890	1.668	1,2		425
Han	**Euro NCAP: N.D.**										
Han	69.990	-	E	218	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Han Esmerald Green Edition	74.000	-	E	517	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Tang	**Euro NCAP: N.D.**										
Tang	69.990	-	E	517	4	4.870	1.950	1.725	23,8		440

CATERHAM — caterhamspain.es

Seven	**Euro NCAP: N.D.**										
Serie K 1.6	31.320	1.588	G	116	2	3.380	1.575	1.115	7,9		-
Serie K 1.8 VVC0	40.730	1.795	G	141	2	3.380	1.575	1.115	8,8		-

CITROËN — citroen.es

AMI	**Euro NCAP: N.D.**										
AMI	7.790	-	E	8	2	2.410	1.390	-	-		-
C3	**Euro NCAP: N.D.**										
PureTech 100 You	14.990	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
PureTech 100 Max	19.200	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
ë-C3 You	22.590	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,1		310
ë-C3 Max	27.290	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,4		310
C3 Aircross	**Euro NCAP: N.D**										

PureTech 100 You	18.990	1.199	G	100	2	4.395	1.795	1.660	6,2		460
PureTech 100 You Pack Plus	21.190	1.199	G	100	2	4.395	1.795	1.660	6,2		460
ë-C3 Aircross You	25.280	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,1		460
ë-C3 Aircross You Pack Plus	27.480	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,3		460
ë-C3 Aircross Max	29.680	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,3		460
C4	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 Live Pack	21.085	1.199	G	100	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack	23.105	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack EAT8	25.645	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 C Series	23.965	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 Shine	24.695	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Shine EAT8	27.435	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
e-C4 eléctrico Feel Pack	35.845	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico C Series	35.855	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico Shine	36.985	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico 54 kWh Shine 156 CV	38.905	-	E	156	2	4.360	1.800	1.525	14,9		380
C4 X	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 You	22.500	1.199	G	100	2	4.600	1.800	1.525	5,3		510
1.2 BlueHDi 130 Plus EAT8	28.450	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 BlueHDi 130 Max EAT8	30.700	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Plus	26.100	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Max	28.350	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh You	34.040	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh You	35.040	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh Plus	35.490	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Plus	36.490	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Max	38.080	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,8		510
C5 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Feel	28.530	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 Feel Pack	30.545	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.235	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 C Series	31.430	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 Shine Pack	33.795	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460	1.598	G	224	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
Mild Hybrid 130 Aut. You	33.357	1.199	G	136	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
C5 X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	31.100	1.199	G	130	2	4.805	1.815	1.485	6,0		545
PureTech 180 EAT8 Shine	36.600	1.598	G	180	2	4.805	1.815	1.485	6,5		545
Hybrid ë-225 Feel Pack	45.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	47.215	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	49.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485

CUPRA — cupraofficial.es

Tavascan — Euro NCAP: ★★★★★

286 CV 77 kWh First Edition	48.990	-	E	286	2	4.644	1.861	1.597	15,2		540
286 CV 77 kWh	51.790	-	E	286	2	4.644	1.861	1.597	15,2		540
VZ 340 CV 77 kWh AWD	65.060	-	E	340	4	4.644	1.861	1.597	15,2		540
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TSI 190 4Drive 5p S/S DSG7	44.360	1.984	G	190	4	4.376	1.841	1.615	8,1		485
VZ 2.0 TSI 300 4Drive 5p S/S DSG7	50.670	1.984	G	300	4	4.376	1.841	1.615	7,4		485
Formentor	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG	38.180	1.498	G	150	2	4.451	1.839	1.615	5,9		450
VZ 1.5 eHybrid 272 DSG	56.180	1.498	H	272	2	4.451	1.839	1.615	0,5		345
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG	33.180	1.498	G	150	2	4.398	1.799	1.467	5,5		380
VZ e-Hybrid VZ 272 DSG	55.250	1.395	H	272	2	4.398	1.799	1.467	0,5		270
León Sportstourer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG7	32.940	1.498	G	150	2	4.657	1.799	1.463	6,1		620
2.0 TSI 190 DSG7	33.860	1.998	G	190	2	4.657	1.799	1.463	6,9		620
VZ 2.0 TSI 245 DSG	44.215	1.998	G	245	2	4.657	1.799	1.463	7,2		620
VZ 2.0 TSI 300 DSG	46.045	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,6		620
VZ 2.0 TSI 310 DSG 4Drive	49.195	1.998	G	310	4	4.657	1.799	1.463	8,3		620
1.4 TSI e-Hybrid 204 CV	43.110	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,2		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	44.680	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,3		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	51.690	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,4		470
VZ CUP 2.0 TSI 300 DSG	54.409	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,8		620
Born	**Euro NCAP: ★★★★★**										
231 CV 58 kWh e-Boost Pack	38.490	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	39.990	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack	41.850	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	16		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	43.350	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	16		385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack	46.470	-	E	326	2	4.322	1.809	1.537	15		385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack A. Plus	48.240	-	E	326	2	4.322	1.809	1.537	15		385

DACIA — dacia.es

Spring	**Euro NCAP: ★**										
Spring Essential 45	20.555	-	E	45	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Spring Extreme 65	22.205	-	E	65	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Duster 2024	**Euro NCAP: N.D**										
ECO-G 100 4x2 Essential	19.290	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
ECO-G 100 4x2 Expression	21.390	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x2 Expression	22.890	999	G	130	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x4 Expression	25.090	999	G	130	4	4.340	1.810	1.660	-		472
Hybrid 140 4x2 Expression	22.890	999	G	140	2	4.340	1.810	1.660	-		-
Jogger	**Euro NCAP: ★★★**										
ECO-G 100 Essential 5 plazas	17.440	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
ECO-G 100 Expression 5 plazas	18.948	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Expression 5 plazas	18.948	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Expression 7 plazas	19.848	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Expression 7 plazas	19.848	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
ECO-G 100 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Sandero	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	13.190	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Essential	13.790	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
TCe 90 Expression	14.040	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Expression	14.640	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
Sandero Stepway	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	14.868	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Essential	14.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 90 Expression	15.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
TCe 90 Expression CVT	16.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Expression	15.768	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 110 Extreme	17.668	999	G	110	2	4.099	1.848	1.535	5,5		328
ECO-G 100 Extreme	17.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328

DFSK — dfsk.es

500	**Euro NCAP: N.D.**										
500 Luxury	20.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
500 Intelligent	22.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
580	**Euro NCAP: ★★★**										
580 1.5 Turbo Luxury	24.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
580 1.5 Turbo Intelligent	26.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
Fengon 5	**Euro NCAP: ★★★**										
1.5 T Turbo 146	28.995	1.498	G	145	2	4.680	1.865	1.645	7,5		-

DODGE — amencars.es

Challenger	**Euro NCAP: N.D.**										
SXT	62.500	3.604	G	303	2	5.023	1.923	1.449	9,3		-
R/T	78.000	5.654	G	375	2	5.023	1.923	1.465	12,7		-
SRT Hellcat	140.500	6.166	G	717	2	5.023	1.923	1.449	16,8		-
Challenger	**Euro NCAP: N.D.**										
R/T	93.500	6.417	G	485	2	5.100	1.905	1.467	11,4		-
SRT Hellcat	135.500	6.166	G	717	2	5.100	1.905	1.467	16,8		-
Durango	**Euro NCAP: N.D.**										
GT	79.700	3.604	G	295	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
R/T	88.500	6.417	G	360	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
SRT Hellcat	155.500	6.166	G	710	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-

DS — dsautomobiles.es

3	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 PureTech 130 Bastille Aut.	31.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	33.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Performance Aut.	32.400	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Performance Aut.	34.050	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Rivoli Aut.	35.300	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Rivoli Aut.	36.950	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Opera Aut.	38.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Opera Aut.	40.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
E-Tense 156 Bastille Aut.	41.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Performance Line Aut.	42.100	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Rivoli Aut.	45.000	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Opera Aut.	48.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
4	**Euro NCAP: ★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Bastille	33.300	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Bastille	34.550	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line	36.350	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line	37.600	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line+	40.100	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line+	41.350	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.000	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.750	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross BlueHDI 130 EAT8 Trocadero	40.000	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Rivoli	41.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Rivoli	42.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Opera	46.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Opera	47.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
E-TENSE 225 Trocadero	47.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Rivoli	50.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line	45.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line+	49.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Opera	55.700	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
Cross E-TENSE 225 Trocadero	47.800	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	42.800	1.499	D	130	2	4.595	1.906	1.631	5,5		555
E-Tense 225 Bastille Aut.	51.500	1.598	G	225	2	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 300 Bastille Aut. 4x4	56.500	1.598	G	300	4	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 360 Performance Line Aut. 4x4	64.900	1.598	G	360	4	4.570	1.895	1.620	1,8		555
9	**Euro NCAP: ★★★★★**										

E-Tense 250 Performance Line	64.300	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Performance Line 4x4	73.950	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 250 Rivoli+	66.200	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	75.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 250 Opera Premiere	74.150	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Opera Premiere 4x4	83.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510

EVO
drautomobiles.com/es

3	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 3 1.5 Gasolina	17.900	1.499	G	114	2	4.135	1.750	1.568	6,7		-
Evo 3 1.5 GLP	19.400	1.499	G	108	2	4.318	1.750	1.568	4,7		-
4	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 4 1.6 Gasolina	20.900	1.590	G	114	2	4.325	1.765	1.640	7,7		-
Evo 4 1.6 GLP	21.900	1.590	G	106	2	4.325	1.765	1.640	5,2		-
5	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 5 1.5 Turbo Gasolina	21.900	1.499	G	127	2	4.325	1.815	1.640	7,5		-
Evo 5 1.5 Turbo GLP	22.700	1.499	G	120	2	4.325	1.815	1.640	5,2		-
7	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 6 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 7 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 6 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 7 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-
Cross 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo Cross4 2.0 Turbo Diésel pick-up	25.400	1.999	D	136	4	5.315	1.830	1.815	-		-

FERRARI
ferrari.it

296 GTB	**Euro NCAP: N.D.**										
296 GTB	279.055	2.992	G	829	2	4.565	1.958	1.187	6,4		-
SF90	**Euro NCAP: N.D.**										
SF90 Stradale Coupé	489.725	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
SF90 Stradale Spider	545.025	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
12 Cilindri	**Euro NCAP: N.D.**										
12 Cilindri Coupé	412.141	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-		270
12 Cilindri Spider	486.646	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-		-
812 Competizione	**Euro NCAP: N.D.**										
812 Competizione	560.000	6.496	G	830	2	4.696	1.971	1.276	-		-
F8 Tributo	**Euro NCAP: N.D.**										
F8 Tributo Coupé	338.077	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
F8 Tributo Spider	361.000	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
Portofino M	**Euro NCAP: N.D.**										
Portofino M	233.971	3.855	G	620	2	4.594	1.938	1.318	-		-
Roma	**Euro NCAP: N.D.**										
Roma	220.000	3.855	G	620	2	4.656	1.974	1.301	-		272
Purosangue	**Euro NCAP: N.D.**										
Purosangue	430.000	6.496	G	725	4	4.973	2.028	1.589	-		473

FIAT
fiat.es

500	**Euro NCAP ★★★**										
1.0 Hybrid 70 Hatchback	16.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Hatchback	19.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Hatchback	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Cabrio	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Cabrio	22.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Cabrio	22.400	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
500 E	**Euro NCAP ★★★★★**										
500E Berlina 95	29.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	33.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina (RED) 95	30.400	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	34.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 118	35.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 La Prima By Bocelli 118	39.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 118	36.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 118	33.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio La Prima By Bocelli 118	40.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Firefly Turbo 120 Club	23.850	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Club	27.300	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	29.100	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Cross	25.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Cross	28.950	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Cross Auto.	30.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Club	26.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	31.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
Panda	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 Hybrid 70	14.550	999	G	70	2	3.653	1.643	1.551	5,2		225
Cross 1.0 Hybrid 70	17.550	999	G	70	2	3.705	1.662	1.657	5,4		225
Tipo	**Euro NCAP: ★★★**										
Hatchback 1.0 T3 100	22.100	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95	23.350	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	27.100	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 City Cross	23.850	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 City Cross	26.050	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 City Cr. Aut.	28.850	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 Cross	25.600	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 Cross	27.800	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Cross Aut.	30.600	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 (RED)	26.400	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 (RED)	28.600	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 (RED) Aut.	31.400	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Garmin Aut.	30.350	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Station Wagon 1.0 T3 100	23.600	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95	24.850	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	28.600	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.0 T3 100 Cross	27.003	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95 Cross	29.300	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut. Cross	32.100	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
600	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid	23.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,8		385
Hybrid La Prima	28.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,9		385
600e Red	34.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,1		360
600e La Prima	39.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,2		360

FORD
ford.es

Fiesta	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active X	25.700	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line X	25.795	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.5 EcoBoost 200 ST	30.998	1.496	G	200	2	4.048	1.735	1.490	6,7		311
Focus	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,5		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line Aut.	31.736	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	33.392	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	34.592	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV Active	32.046	999	G	125	2	4.672	1.825	1.497	5,5		635
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV ST Line Aut	33.492	999	G	155	2	4.672	1.825	1.497	5,3		635
2.3 EcoBoost 280 ST	41.383	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
2.3 EcoBoost 280 ST Aut.	44.024	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
Kuga	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoBoost 150 ST Line	34.332	1.496	G	150	2	4.614	1.883	1.661	6,4		412
FHEV 2.5 Duratec 180 ST Line Aut.	36.013	2.499	G	180	2	4.614	1.883	1.678	5,3		412
FHEV 2.5 183 ST Line Aut AWD	37.870	2.499	G	183	4	4.614	1.883	1.678	5,7		412
PHEV 2.5 243 ST Line Aut.	40.768	2.499	H	243	2	4.614	1.883	1.678	0,9		412
Explorer Eléctrico	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Rango Extendido RWD 77 kWh 286	47.465	-	E	286	2	4.468	1.871	1.630	13,9		470
Premium Rango Ex. RWD 77 kWh 286	50.485	-	E	286	2	4.468	1.871	1.630	14,7		470
Rango Extendido AWD 79 kWh 340	56.355	-	E	340	4	4.468	1.871	1.630	15,7		470
Premium Rango Ex. AWD 79 kWh 340	59.375	-	E	340	4	4.468	1.871	1.630	16,6		470
Explorer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 PHEV AWD ST-Line	90.594	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
3.0 PHEV AWD Platinum	91.722	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
Mustang	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 440 GT Aut.	63.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.396	12,5		332
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	60.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.396	12,8		332
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 440 GT 2p Aut.	59.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.382	12,1		408
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	56.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8	69.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8 Aut.	72.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	11,7		408
GTD	398.500	5.163	G	800	2	4.810	1.916	1.382	-		-
Mustang Mach-E	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Mach-E RWD 269 CV 76 kWh	64.687	-	E	269	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 269 CV 76 kWh Prem.	70.872	-	E	269	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E RWD 294 CV 99 kWh Prem.	72.658	-	E	294	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 351 CV 99 kWh Prem.	77.067	-	E	351	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 487 CV 99 kWh GT	86.262	-	E	487	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Puma	**Euro NCAP: ★★★★★**										
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium	26.581	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium Aut.	28.303	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line	27.364	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line Aut.	29.086	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X	29.351	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X Aut.	31.074	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Gold	32.231	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Go. Aut.	33.954	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
ST 1.0 EcoBoost 170 MHEV	37.399	999	G	170	2	4.186	1.805	1.538	6,3		456
Bronco	**Euro NCAP: N.D.**										
Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	86.900	2.694	G	335	4	4.811	1.928	1.852	13,7		471
Badlands 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	91.500	2.694	G	335	4	4.800	1.937	1.962	14,2		546
Explorer 100% EV	**Euro NCAP: N.D.**										
Rango Extendido RWD 77 kWh	46.562	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	13,9		536
Rango Ext. RWD 77 kWh Premium	49.582	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	14,7		536
Rango Extendido AWD 79 kWh	55.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	15,7		536
Rango Ext. AWD 79 kWh Premium	58.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	16,6		536

HONDA
honda.es

Civic	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e:HEV Elegance	32.100	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Sport	33.200	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Advance	36.600	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
Type R	54.850	1.996	H	329	2	4.594	1.890	1.408	8,2		410
ZR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Sport	44.950	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		390
e:HEV Advance	47.050	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		380
CR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Elegance 4x2	51.545	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	5,9		587
e:HEV Advance 4x4	56.565	1.993	H	184	4	4.706	1.866	1.674	6,7		579
e:PHEV Advance Tech 4x2	61.760	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	0,8		617
e	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 154 5p Aut. Advance	37.300	-	E	154	2	3.894	1.752	1.512	-		171

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
e:Ny1	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance	52.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		361
Elegance	55.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		344
HR-V	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 i-MMD Elegance	32.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance	34.560	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance Style	37.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		320
Jazz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Jazz Crosstar Advance e:HEV	30.250	1.498	H	122	2	4.089	1.694	1.526	4,5		304

HYUNDAI

hyundai.es

i10	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
i20	**Euro NCAP: ★★★★**										

1.2 MPI 84 Essence 5p	14.490	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.2 MPI 84 Klass 5p	16.165	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Essence	16.740	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi Klass	17.165	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Klass	18.415	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Klass 7DCT	19.405	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Tecno 7DCT	21.455	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,2		352
1.0 T-GDi 120 48V Style 7DCT	24.055	998	G	120	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
N 1.6 T-GDi	27.490	1.591	G	204	2	4.075	1.750	1.440	-		352
i30	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 DPi 110 Essence	17.770	1.498	G	110	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
1.0 TGDi 120 Essence	18.770	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.0 TGDi 120 Klass	19.875	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,5		395
1.0 TGDi 120 48V Klass	20.125	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass	20.725	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	21.225	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,7		395
1.0 TGDi 120 48V N-Line	22.575	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line	24.775	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,3		395
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	25.875	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
N 2.0 T-GDI 280	38.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,0		381
N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,4		381
CW 1.0 TGDi 120 Klass	19.865	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,5		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass	20.915	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,2		602
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515	1.598	D	116	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	22.015	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,3		602
CW 1.0 TGDi 120 48V N-Line	23.365	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,4		602
CW 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	26.265	1.482	G	160	2	4.585	1.795	1.465	6,1		602
Fastback 1.0 TGDi 120 Essence	18.660	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,4		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass	22.015	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,2		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	23.115	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,3		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,5		450
Fastback 1.5 TGDi 160 48V N-Line	26.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,2		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Tecno 7DCT	27.265	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,7		450
Fastback1.5 TGDi 48V N-Line X 7DCT	30.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,1		450
Fastback N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.450	1.998	G	280	2	4.455	1.795	1.425	8,4		450
BAYON	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 MPI Essence	16.490	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Essence	17.490	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,4		411
1.2 MPI Maxx	18.565	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Maxx	19.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,5		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx	20.415	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx 7DCT	20.905	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 Tecno	21.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Tecno	22.815	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 120 48V Style 7DCT	25.120	998	G	120	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
IONIQ 6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
151 bat 53 kWh RWD Light	49.620	-	E	151	2	4.855	1.880	1.495	13,9		446
228 bat 77 kWh RWD Star	58.010	-	E	228	2	4.855	1.880	1.495	14,3		446
325 bat 77 kWh AWD Energy	66.360	-	E	325	4	4.855	1.880	1.495	16,9		416
IONIQ 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
170 bat 58 kWh RWD Light	42.410	-	E	170	2	4.635	1.890	1.605	16,7		588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Star	50.610	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588

218 bat 73 kWh RWD Energy	54.710	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
306 bat 73 kWh AWD Energy	57.810	-	E	306	2	4.635	1.890	1.605	-		555
N 84 kWh AWD	78.000	-	E	650	2	4.635	1.890	1.605	21,2		480
Kona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TGDi 120 Klass	23.590	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,8		374
1.0 TGDi 120 48V Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V Tecno	27.040	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V N Line	28.740	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 7DCT Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	6,0		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Maxx	29.290	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Tecno	31.540	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Style Sky	34.890	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
Electrico 136 Maxx	37.850	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 136 Tecno	41.250	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Maxx	37.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Tecno	41.250	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Style	48.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Kona 2024	**Euro NCAP: N.D.**										

1.0 T-GDi Maxx	28.490	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,7		466
1.0 T-GDi 48V Maxx	29.740	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,5		466
1.6 GDi HEV DCT Maxx	32.040	1.580	H	141	2	4.350	1.825	1.585	4,5		466
1.6 T-GDi DCT N-Line	28.490	1.598	G	198	2	4.385	1.825	1.585	6,4		466
Nexo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric FCEV 163 Style 5p Aut.	69.000	-	G	163	2	4.670	1.860	1.640	-		461
Santa Fe	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 CRDi 150 Essence 5p 7plz S/S	34.900	1.995	D	150	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S	39.900	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S Aut.	42.100	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.4 GDi 184 Tecno 4x4 5p 7plz S/S Aut.	50.150	2.360	G	185	4	4.770	1.890	1.680	-		547
Staria	**Euro NCAP: N.D.**										
Staria Style 2.2 CRDi AT. 7 plazas	52.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Tecno 2.2 CRDi AT. 9 plazas	54.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Maxx 2.2 CRDi AT. 9 plazas	62.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Tucson	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDi 150 Klass	27.400	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,7		620
1.6 CRDI 115 Klass	29.000	1.598	D	115	2	4.500	1.865	1.650	5,3		620
1.6 T-GDi 150 Maxx 48V	31.700	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,5		620
Hibrido 1.6 T-GDi HEV 230 Maxx 6AT	34.950	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,6		616
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT	35.050	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,3		546
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT 4x4	38.550	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,8		546
1.6 CRDi 136 Tecno 48V DCT	39.500	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,4		546
Hibrido 1.6 T-GDi HEV 230 Tecno 6AT	39.640	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,7		616
1.6 T-GDi 180 Style 48V DCT 4x4	44.750	1.598	G	180	4	4.500	1.865	1.650	7,1		577
Hibrido 1.6 T-GDi HEV Style 6AT 4x4	47.150	1.598	G	230	4	4.500	1.865	1.650	6,4		616
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Maxx	39.790	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Style	48.590	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558

INEOS

ineosgrenadier.com

Grenadier	**Euro NCAP: ★★★★★**										
UW 3.0 Turbo Gasolina 2 plazas	73.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
UW 3.0 Turbo Diesel 2 plazas	73.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
UW 3.0 Turbo Gasolina 5 plazas	74.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
UW 3.0 Turbo Diesel 5 plazas	74.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
SW 3.0 Turbo Gasolina Fieldmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
SW 3.0 Turbo Diesel Fieldmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
SW 3.0 Turbo Gasolina Trialmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
SW 3.0 Turbo Diesel Trialmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
QM 3.0 Turbo Gasolina	73.943	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
QM 3.0 Turbo Diesel	73.493	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-

JAGUAR

jaguar.com/es

E-Pace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D 163	40.950	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160	42.250	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D 163 R-Dynamic	43.500	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160 R-Dynamic	44.900	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D MHEV 163 AWD Auto	48.350	1.999	D	163	4	4.395	1.984	1.649	6,4		470
2.0 MHEV 200 AWD Auto	50.400	1.998	G	200	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0D MHEV 204 AWD Auto	52.200	1.999	D	200	4	4.395	1.984	1.649	6,5		470
2.0 MHEV 250 AWD Auto	55.050	1.998	G	250	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0 MHEV 300 AWD Auto Sport	74.000	1.998	G	300	4	4.395	1.984	1.649	9,1		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic S	58.000	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynam HSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
F-Pace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 i4 250 Pure AWD 5p Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7,5		650
2.0 i4 300 Pure AWD 5p Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7,9		650
2.0L i4D 163 Pure 5p	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5,3		650
2.0L i4D 180 Prestige AWD 5p Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5,7		650
2.0L i4D 180 Pure 5p Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5,5		650
2.0L i4D 240 Pure AWD 5p Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
3.0L TDV6 300 Pure AWD 5p Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
5.0 V8 550 SVR AWD 5p Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11,9		650
F-Type	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4		310
Coupé P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Coupé P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Coupé 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5		310
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Convertible P450 V6 Aut. AWD	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
I-Pace	**Euro NCAP: N.D.**										
S EV400 90kWh AWD 5p Aut.	81.400	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
SE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	89.800	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
HSE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	96.000	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
Black EV400 90kWh AWD 5p Aut.	87.500	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
XE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9		291
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
XF	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	g	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4		344
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563

JEEP

jeep.es

Avenger	**Euro NCAP: N.D.**										

1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6		380
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380
Compass	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6,7		438
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5,2		438
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,6		424
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,9		424
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,8		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2,0		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,9		420

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Renegade	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4		351
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1		351
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0		330
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1		330
Wrangler	**Euro NCAP: N.D.**										
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5		533
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1		533
Grand Cherokee	**Euro NCAP: N.D.**										
4xE Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8		533
4xE Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6		533

KIA — kia.es

Ceed	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4		395
1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.0 T-GDi 100 Tech 5p ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6		395
1.6 CRDI MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8		357
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8		395
Tourer1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3		625
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5		512
Tourer1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5		512
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6		512
Tourer1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7		625
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3		437
e-Soul	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 136 Concept 5p Aut.	36.225	-	E	136	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Electric 204 Drive (Long Range) 5p Aut.	42.725	-	E	204	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.6 HEV Concept	28.022	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Drive	31.722	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Emotion	34.222	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,6		451
1.6 PHEV Concept	36.738	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Drive	40.438	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Emotion	42.938	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
e-Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										

Concept 65 kWh	41.435	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	45.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	48.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Picanto	**Euro NCAP: ★★★**										
1.0 DPI 67 Concept	11.279	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,1		255
1.0 DPI 67 GT Line	13.442	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
1.2 DPI 84 GT Line	13.493	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.0 DPI 67 AMT GT Line	14.343	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.2 DPI 84 AMT GT Line	14.843	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,5		255
1.0 T-GDI 100 GT Line	15.342	998	G	100	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
ProCeed	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 T-GDi 120 GT Line	26.855	998	G	120	2	4.605	1.800	1.422	5,8		594
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	30.305	1.482	G	160	2	4.605	1.800	1.422	5,7		594
1.6 T-GDi 204 GT DCT	33.080	1.591	G	204	2	4.605	1.800	1.422	6,8		594
Rio	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	13.046	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	15.296	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.2 DPI 84 Drive	15.396	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Drive	17.646	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	18.196	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	18.846	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,5		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	19.296	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	20.496	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
Sorento	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDI HEV Drive 4x2 DCT	45.660	1.598	H	215	2	4.810	1.900	1.695	6,6		187

1.6 T-GDI HEV Emotion 4x2 DCT	50.660	1.598	H	215	2	4.810	1.900	1.695	6,7		187
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x4 DCT	55.170	1.598	H	215	4	4.810	1.900	1.695	7		187
2.2 CRDi Drive DCT 4x2	48.376	2.151	D	193	2	4.810	1.900	1.695	5,9		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x2	53.796	2.151	D	193	2	4.810	1.900	1.695	6,4		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4	55.896	2.151	D	193	4	4.810	1.900	1.695	6,6		187
1.6 T-GDI PHEV Drive 4x4	55.173	1.598	H	252	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
1.6 T-GDI PHEV Emotion 4x4	59.223	1.598	H	252	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
Sportage	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDI 150 Concept	25.980	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,7		591
1.6 CRDI 115 Concept	28.900	1.598	D	115	2	4.515	1.865	1.645	5,2		571
1.6 T-GDI MHEV 150 Drive	30.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 CRDI MHEV 136 Concept	30.500	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	4,9		526
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech	32.905	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Drive	33.920	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	5,6		587
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech 7DCT	35.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,4		562
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4	38.700	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,4		526
1.6 T-GDI MHEV 150 GT Line 7DCT	40.105	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Tech 4x4	40.350	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	6,3		587
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4 7DCT	40.800	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,8		526
1.6 T-GDI MHEV 180 Tech 4x4 7DCT	41.050	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	7,0		562
1.6 T-GDI MHEV 180 GT Line 4x4 7DCT	46.725	1.598	G	180	2	4.515	1.865	1.645	7,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Drive 4x4 Aut.	43.650	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Tech 4x4 Aut.	46.550	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 GT Line 4x4 Aut.	52.350	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
Stinger	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.3 T-GDi 366 GT 4x4 5p ISG Aut.	59.875	3.342	G	366	4	4.830	1.870	1.400	10,5		406
Stonic	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	16.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	17.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Concept	18.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.2 DPI 84 Drive	18.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	19.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	20.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	20.482	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line	21.542	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,6		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	21.642	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	22.842	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
XCeed	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi 120 Concept 5p ISG	19.913	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.0 T-GDi 120 Drive 5p ISG	21.127	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Drive	23.078	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Concept	23.103	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.0 T-GDi 120 Tech 5p ISG	23.428	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Drive	24.003	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.377	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,2		426
1.6 MHEV 136 Tech DCT	26.820	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,3		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	26.878	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 T-GDi 204 Emtion DCT	31.803	1.591	G	204	2	4.395	1.826	1.483	7,1		426
1.6 PHEV eDrive	28.342	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
1.6 PHEV eMotion	32.752	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
EV6	**Euro NCAP: N.D.**										
RWD 170 58kWh	49.220	-	E	170	2	4.680	1.880	1.550	16,6		542
RWD 229 77kWh	53.122	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	16,5		542
RWD 229 77kWh GT Line	58.722	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	17,2		542
AWD 325 77kWh GT Line	62.722	-	E	325	4	4.680	1.880	1.550	18,0		510
AWD 585 77kWh GT	70.420	-	E	585	4	4.680	1.880	1.550	22,7		542
EV9	**Euro NCAP: N.D.**										
AWD GT-Line 7 plazas	85.100	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880
AWD GT-Line 6 plazas	86.200	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
KTM											**ktm.com/es/x-bow/**
X-Bow	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 285 GT	97.271	1.984	G	285	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 300 R	78.051	1.984	G	300	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 360 RR	113.746	1.984	G	360	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
LAMBORGHINI											**lamborghini.com**
Huracán	**Euro NCAP: N.D.**										
EVO 5.2 V10 640 2p	249.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.165	13,7		100
EVO Spyder 5.2 V10 640 2p	274.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.180	14,2		100
STO Coupé	338.000	5.204	G	640	4	4.549	1.945	1.220	14,2		38
Urus	**Euro NCAP: N.D.**										
S	265.000	3.996	G	666	4	5.112	2.018	1.638	-		616
Performante	296.000	3.996	G	666	4	5.137	2.026	1.618	-		616
LANCIA											**lancia.es**
Ypsilon	**Euro NCAP: N.D.**										
BEV Edizione Limitata Cassina	39.999	-	E	156	2	4.080	1.768	1.440	14,3		309
LAND ROVER											**landrover.es**
Defender	**Euro NCAP: N.D.**										

90 SE D250 AWD 3p	80.450	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC SE D250 AWD 3p	85.500	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC HSE D250 AWD 3p	92.700	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 XS EDITION D250 AWD 3p	94.399	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 SE P400 AWD 3p	91.200	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC SE P400 AWD 3p	96.249	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC HSE P400 AWD 3p	103.499	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 XS EDITION P400 AWD 3p	99.850	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 75TH LIMITED ED. P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 V8 AWD 3p	154.300	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
90 V8 CARPATHIAN EDITION AWD 3p	162.850	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
110 SE D250 AWD 5p	87.250	2.996	D	249	4	4.758	1.996	1.967	8,7		857
110 P400e AWD 5p	79.500	1.997	H	404	4	4.758	1.996	1.967	2,6		670
110 SE P400 AWD 5p	98.150	2.996	G	400	4	4.758	1.996	1.967	11,5		857
110 V8 AWD 5p	158.750	5.000	G	525	4	4.758	1.996	1.967	14,8		857
130 SE D250 AWD 5p	100.450	2.996	D	249	4	5.358	1.996	1.970	8,9		1015
130 SE P400e AWD 5p	109.350	2.996	G	400	4	5.358	1.996	1.970	11,5		1015
Discovery	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D250 MHEV AWD Aut.	76.349	2.996	D	249	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
D300 R-DYNAMIC S MHEV AWD Aut.	92.350	2.997	D	300	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
P360 R-DYNAMIC HSE MHEV AWD Aut.	106.550	2.996	G	360	4	4.956	2.000	1.888	10,4		723
Discovery Sport	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D165 FWD Sport SE	54.749	1.999	D	163	2	4.597	2.069	1.727	6,3		454
D165 AWD Auto MHEV Sport SE	60.850	1.999	D	163	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
D200 AWD Auto MHEV Sport SE	64.150	1.999	D	204	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
P200 AWD Auto MHEV	48.850	1.998	G	200	4	4.597	2.069	1.727	9,2		454
P300e PHEV AWD Auto	62.750	1.998	H	309	4	4.597	2.069	1.727	1,6		454
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050	1.998	G	290	4	4.597	2.069	1.727	9,4		454
Range Rover	**Euro NCAP: ★★★★★**										

SWB P440e PHEV SE	140.950	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575

Una publicación de

GRUPO V

www.grupov.es

NUEVO ESPECIAL YA EN TU KIOSCO

EN FORMATO DE LUJO

TODA LA TRAYECTORIA DE FERNANDO ALONSO

LLAMA AL 91 662 21 37 • TIENDA@GRUPOV.ES • WWW.GRUPOV.ES

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
SWB P440e PHEV HSE	149.150	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV HSE	157.900	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV SV	209.150	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB D300 MHEV SE	140.950	2.997	D	300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB D350 MHEV SE	166.450	2.997	D	351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB P530 SE	177.500	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575
LWB P440e PHEV HSE	153.350	2.996	G	441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713
LWB D350 MHEV HSE	170.650	2.997	D	351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713
LWB P530 HSE	181.700	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
LWB P530 HSE 7 asientos	185.050	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
Range Rover Evoque	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 D165 FWD MHEV 5p	45.150	1.999	G	163	2	4.371	1.904	1.649	6,1		472
2.0 D165 AWD MHEV 5p Auto.	51.000	1.999	G	163	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 D200 AWD MHEV 5p Aut. S	60.800	1.999	G	204	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 P160 FWD MHEV 5p Aut.	45.550	1.997	D	160	2	4.371	1.904	1.649	7,9		472
2.0 P300 AWD MHEV 5p Aut. HST	81.200	1.997	G	300	4	4.371	1.904	1.649	9,2		472
1.5 P300e AWD MHEV 5p Aut.	81.200	1.498	H	309	4	4.371	1.904	1.649	1,5		472
Range Rover Sport	**Euro NCAP: N.D.**										
D250 Sport SE	103.050	2.996	D	250	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
D300 Sport SE	107.250	2.996	D	300	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
P440e Sport S	102.700	2.996	H	440	4	4.946	2.047	1.820	0,8		450
P510e First Edition	145.500	2.996	H	510	4	4.946	2.047	1.820	0,9		450
SV	237.000	4.395	G	635	4	4.946	2.047	1.820	11,7		450
Range Rover Velar	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D200 MHEV 4WD Auto	71.000	1.997	D	204	4	4.803	2.032	1.683	6,4		513
P400e PHEV 4WD Auto	76.400	1.997	H	404	4	4.803	2.032	1.683	2,2		513
D300 MHEV 4WD Auto	93.800	2.997	D	300	4	4.803	2.032	1.665	7,4		513

LEXUS
lexusauto.es

ES	Euro NCAP: ★★★★★										
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT	53.100	2.487	H	218	2	4.975	1.865	1.445	-		454
LC	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.	130.500	3.456	H	360	2	4.760	1.920	1.345	-		172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.	159.000	4.969	G	360	2	4.760	1.920	1.350	11,7		172
LS	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.	110.000	3.456	H	359	2	5.235	1.900	1.450	7		400
LBX	**Euro NCAP: N.D.**										

LBX	33.900	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Elegant	37.800	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Emotion	38.700	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Relax	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition	48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
NX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 2WD Business	53.700	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 2WD Executive	62.100	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 4WD Business	56.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Executive	63.400	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD F Sport	74.100	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Luxury	74.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
450h+ 4WD Executive	71.300	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD F Sport	81.000	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD Luxury	82.800	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
RX	**Euro NCAP: ★★★★★**										

350h 4WD Business	81.300	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
350h 4WD Executive	91.100	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
450h+ 4WD Business	88.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Executive	97.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Style	88.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Luxury	106.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
500h 4WD F Sport	111.300	2.400	H	371	4	4.890	1.920	1.695	8,2		539
UX	**Euro NCAP: N.D.**										
250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
LM	**Euro NCAP: ★★★★★**										

350h Luxury 6 plazas	125.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
350h Luxury 4 plazas	150.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
RZ	**Euro NCAP: N.D.**										
450E Business	77.000	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive	82.500	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive One Motion Grip	86.700	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury	89.400	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury One Motion Grip	91.800	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-

LOTUS
lotuscars.com

Emira	Euro NCAP: N.D.										
400	110.000	3.456	G	405	2	4.412	1.895	1.225	10,7		-
Eletre	**Euro NCAP: N.D.**										
Eletre	95.990	-	E	510	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre S	120.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre R	150990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734

MAHINDRA
mahindra.es

KUV100	Euro NCAP: N.D.										
1.2 82 K6+ 5p	11.950	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243
1.2 82 K8 5p	13.250	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243

MASERATI
maserati.com

Ghibli	Euro NCAP: ★★★★★										
GT Hybrid AWD	98.050	1.995	G	330	4	4.971	1.945	1.461	8,3		500
Modena AWD	138.850	2.979	G	430	4	4.971	1.945	1.461	11,9		500
Trofeo RWD	172.400	3.799	g	580	2	4.971	1.945	1.461	7		500
Levante	**Euro NCAP: N.D.**										
GT AWD	107.900	1.995	G	330	4	5.959	1.968	1.679	10,2		580
Modena AWD	146.300	2.979	G	430	4	5.005	1.968	1.679	12,6		580
Trofeo AWD	197.350	3.799	G	580	4	5.005	1.968	1.679	15,9		580
GranTurismo	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	200.900	-	E	761	4	4.959	1.957	1.353	22,8		270
Modena	202.900	2.992	G	496	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Trofeo	253.000	2.992	G	557	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Grecale	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	126.700	-	E	557	4	4.846	1.948	1.670	24,7		535
GT	81.050	1.995	G	300	4	4.846	1.948	1.670	8,7		535
Modena	96.100	1.995	G	330	4	4.846	1.948	1.670	8,8		535
Trofeo	129.200	3.000	G	530	4	4.846	1.948	1.670	11,2		535
MC20	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé V6 630	265.388	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.221	11,6		150
Gielo V6 630	300.500	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.218	11,6		150

MAZDA
mazda.es

2	Euro NCAP: ★★★★										
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Origin	20.606	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Homura	21.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Zenith	22.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Signature	23.781	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
2 Hybrid	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Pure Plus	24.225	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile	25.454	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile Comfort	26.579	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Select	27.994	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	4,0		286
3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 4p S/S	27.182	1.998	G	122	2	4.660	1.795	1.440	6,0		450
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 5p S/S	26.682	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,2		358
2.0 Skyactiv-G 122 Zenith 5p S/S	29.032	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,7		358
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 4p S/S	29.682	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.182	1.998	G	186	2	4.460	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p	32.032	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p Aut.	34.332	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p	30.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p S/S	32.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	4,4		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	4,7		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky Aut.	41.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.5 Skyactiv-G 194 Zenith Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.870	1.840	1.450	6,7		480
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 5p	30.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G Zenith White Aut.	37.375	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 5p	32.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	4,6		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	5,1		522
WGN 2.2 Skyactiv-D Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.805	1.840	1.480	4,8		522
WGN 2.5 Skyactiv-G Zen Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.805	1.840	1.480	6,8		522
CX-3	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.8 Skyactiv-D 115 Evolution 5p S/S	21.845	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,4		350
1.8 Skyactiv-D 115 Zenith 5p S/S Aut.	25.650	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,9		350
2.0 Skyactiv-G 121 Evolution 5p Aut.	23.245	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,1		350
2.0 Skyactiv-G 121 Origin 5p S/S	20.645	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,2		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p S/S	27.750	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	7		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p Aut.	29.550	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	6,7		350
CX-30	**Euro NCAP: N.D.**										
1.8 Skyactiv-D 116 Evolution 5p S/S Aut.	34.025	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	5,0		430
1.8 Skyactiv-D 116 Origin 5p S/S	29.575	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	4,4		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Evolution Aut.	32.025	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,5		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Origin 5p S/S	27.575	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,1		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD	32.475	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	5,3		422
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD Aut.	35.275	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	6,0		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Evolution Aut.	34.425	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	5,2		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.975	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	4,6		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD 5	34.875	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	4,9		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD Aut.	37.675	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	5,6		422
CX-5	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin	30.900	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,7		522
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin 6AT	32.410	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	7,3		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Origin	33.900	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		522
2.2 Skyactiv-D 2WD 6AT Origin	36.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,1		510
2.5 Skyactiv-G 2WD 6AT Newground	38.180	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,6		522
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Newground	42.220	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Signature	46.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
CX-60	**Euro NCAP: N.D.**										
e-Skyactiv D RWD Prime-Line	45.669	3.283	D	200	4	4.745	1.890	1.680	5		570
e-Skyactiv PHEV Prime-Line	50.270	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
e-Skyactiv PHEV Takumi	61.870	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
MX-30	**Euro NCAP: ★★★★**										
Origin	34.375	-	E	145	2	4.395	1.795	1.555	-		366
MX-5	**Euro NCAP: ★★★★**										
RF 1.5 Skyactiv-G 132 Evolution 2p	29.620	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.230	-		127
RF 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p S/S	32.820	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.235	6,9		127
Soft Top 1.5 Skyactiv-G 132 Origin 2p	25.520	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.225	-		130
Soft Top 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p	30.320	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.230	6,9		130

MAXUS
maxus-motor.es

EUNIQ	Euro NCAP: N.D.										
5	46.900	-	E	177	2	4.825	1.825	1.800	-		-
T90 EV	**Euro NCAP: N.D.**										
T90 EV	61.810	-	E	177	2	5.365	1.900	1.809	-		-

MERCEDES-BENZ
mercedes-benz.es

AMG GT 4-Door Coupé	Euro NCAP: N.D.										
53 435 4Matic+ 5p MCT	156.990	2.999	G	435	4	5.054	1.953	1.455	9,1		456
63 S 639 4Matic+ 5p MCT	222.690	3.982	G	639	4	5.054	1.953	1.447	11,3		456
63 S E Performance	242.190	3.982	G	843	4	5.054	1.871	1.447	7,9		335
Clase T	**Euro NCAP: N.D.**										
T 160	29.930	1.333	G	102	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180	31.241	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180 Aut.	34.302	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 160 d	31.508	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,3		520
T 160 d Aut.	34.569	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
T 180 d	32.574	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,7		520
T 180 d Aut.	35.635	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
EQT	48.166	1.461	E	122	2	4.498	1.859	1.819	19		551
CLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLA Coupé 200 163	42.900	1.333	G	163	2	4.688	1.830	1.439	5,9		460

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO

CLA Coupé 200d 150	44.850	1.950	D	150	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 220d 190	45.174	1.950	D	190	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 250 224 4Matic	51.175	1.991	G	224	4	4.688	1.830	1.444	6,9		460
CLA Coupé 250e	52.100	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,0		390
CLA Coupé AMG 35 306 4Matic+	66.700	1.991	G	306	4	4.695	1.834	1.405	7,7		460
CLA Coupé AMG 45 S 422 4Matic+	84.025	1.991	G	421	4	4.688	1.830	1.439	8,4		460
Shooting Brake CLA 200 163	44.200	1.333	G	163	2	4.809	1.830	1.442	6,1		505
Shooting Brake CLA 200d 150	46.125	1.950	D	150	2	4.809	1.830	1.442	4,9		495
Shooting Brake CLA 220d 190	46.475	1.950	D	190	2	4.809	1.830	1.442	5		495
Shooting Brake CLA 250 224 4Matic	54.550	1.991	G	224	2	4.809	1.830	1.442	7,1		505
Shhoting Brake 250e	53.350	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,1		440
Shoot Br CLA AMG 35 4Matic+	68.050	1.991	G	306	2	4.809	1.830	1.442	7,9		505
Shooting Brake CLA AMG 45 S 4Matic+	85.425	1.991	G	421	2	4.809	1.830	1.442	8,6		505
Clase A	**Euro NCAP: N.D.**										
A 180 136 5p	38.181	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 180 d 116 5p	41.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.440	4,6		355
A 200 163 5p	41.981	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 200 d 150 5p	42.756	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.440	4,8		355
A 220 d 190 5p	47.056	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.445	4,9		335
A 250e 5p	50.804	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.445	1,0		310
A 250 224 4Matic 5p	57.581	1.991	G	224	4	4.419	1.796	1.445	7		355
A 35 AMG 306 4Matic+ 5p 7G-DCT	64.783	1.991	G	306	4	4.436	1.797	1.405	7,9		355
A 45 S AMG 422 4Matic+ 5p 8G-DCT	87.811	1.991	G	421	4	4.436	1.797	1.405	8,6		355
Sedan A 180 136 4p	39.131	1.333	G	136	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 180 d 116 4p	42.156	1.461	D	116	2	4.549	1.796	1.446	4,5		395
Sedan A 200 163 4p	42.931	1.333	G	163	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 200 d 150 4p	43.706	1.950	D	150	2	4.549	1.796	1.446	4,8		395
Sedan A 250e	51.704	1.333	G	218	2	4.549	1.797	1.411	0,9		405
Sedan A 35 AMG 306 4Matic+ 7G-DCT	65.758	1.991	G	306	4	4.549	1.797	1.411	7,7		405
Clase B	**Euro NCAP: ★★★★★**										
180 136 5p	41.506	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
180 d 116 5p	43.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.562	4,2		445
200 163 5p	43.931	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
200 d 150 5p	43.681	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.562	4,4		445
220 d 190 5p	51.506	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.567	4,4		445
250e	49.529	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.567	0,9		445
Clase C	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C 200 Berlina	51.870	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.437	6,4		455
C 200d Berlina	51.029	1.992	D	163	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina	53.501	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina 4Matic	56.021	1.992	D	200	4	4.751	1.820	1.437	4,8		455
C 300 Berlina	58.067	1.998	G	258	2	4.751	1.820	1.437	6,7		455
C 300d Berlina	63.868	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.437	5,1		455
C 300d e Berlina	68.748	1.993	D	313	2	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300d e Berlina 4Matic	71.248	1.993	D	313	4	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300e Berlina	63.127	1.998	H	313	2	4.751	1.820	1.437	0,6		315
C 43 AMG Berlina 4Matic	91.684	1.991	G	408	4	4.751	1.820	1.437	8,7		455
AMG C 63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882	1.991	H	680	4	4.751	1.820	1.437	6,9		280
C 200d Estate	52.695	1.495	D	163	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 200 Estate	53.519	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 220d Estate	54.983	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.454	5,1		490
C 300d Berlina	65.544	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.454	5,2		490
C 220d All-Terrain	59.687	1.992	D	200	2	4.755	1.841	1.494	4,9		490
CLE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLE Coupé 200	62.453	1.999	G	204	2	4.850	1.860	1.428	6,4		420
Clase E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E 200d	52.325	1.950	D	160	2	4.935	1.852	1.460	4,9		540
E 220d	53.500	1.950	D	194	2	4.935	1.852	1.460	4,7		540
E200	54.075	1.991	G	197	2	4.935	1.852	1.460	7,1		540
E 300	61.600	1.991	G	258	2	4.935	1.852	1.460	7,2		540
E 300e	63.900	1.991	G	320	2	4.935	1.852	1.460	1,5		370
E 300 de	65.150	1.950	D	306	2	4.935	1.852	1.460	1,3		370
E 220d Estate	56.450	1.950	D	194	2	4.945	1.852	1.460	5,6		640
E200 Estate	57.025	1.991	G	197	2	4.945	1.852	1.460	7,5		640
E 220d Estate 4Matic	59.800	1.950	D	194	4	4.945	1.852	1.460	5,8		640
E 300 Estate	64.550	1.991	G	258	2	4.945	1.852	1.460	7,6		640
E 300e Estate	66.725	1.991	G	320	2	4.945	1.852	1.460	1,7		480
E 300 de Estate	67.980	1.950	D	306	2	4.945	1.852	1.460	1,3		480
Cabrio E 220 d 194	68.425	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,6		360
Cabrio E 220 d 194 4Matic	71.420	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,8		360
Cabrio E 400 d 4Matic 9G-T	86.575	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,9		360
Cabrio E 450 4Matic	88.575	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,5		360
Cabrio E 53 AMG 435 4Matic+ 2p 9G-T	116.400	2.999	G	435	4	4.842	1.860	1.428	9,3		385
Coupe E 220 d 194	60.825	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,3		405
Coupe E 220 d 194 4Matic	63.825	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,6		405
Coupe E 400 d 4Matic 9G-T	79.525	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,7		405
Coupe E 450 4Matic	80.576	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,2		405
Clase G	**Euro NCAP: N.D.**										
G 400 d 330 5p 9G-T	148.225	2.925	D	330	4	4.874	1.984	1.969	11		667
G 500 422 5p 9G-T	158.738	3.982	G	422	4	4.817	1.931	1.969	14,9		454
G 63 AMG 585 5p 9G-T	216.854	3.982	G	585	4	4.873	1.984	1.966	15,1		454
Clase S	**Euro NCAP: N.D.**										
S 350 d	112.698	2.925	D	313	2	5.179	1.921	1.503	6,0		550
S 350 d 4Matic	123.885	2.925	D	313	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 450 d 4Matic	127.344	2.925	D	367	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 500 4Matic	149.693	3.000	G	449	4	5.179	1.921	1.503	8,4		550
S 580 e L	158.252	3.000	H	510	2	5.289	1.921	1.503	0,6		350
S 63 E Performance AMG	246.254	3.982	H	802	4	5.336	1.921	1.516	4,4		330
Clase V	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Compacta 4p 9G-T	53.176	1.950	D	163	2	4.895	1.928	1.880	6		610
220 d 163 Ex.Largo 4p 9G-T	54.826	1.950	D	163	2	5.370	1.928	1.880	6		1410
220 d 163 Largo 4p 9G-T	54.001	1.950	D	163	2	5.140	1.928	1.880	6		1030
250 d 190 Compacta 4p 9G-T	55.653	1.950	D	190	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
250 d 190 Ex.Largo 4p 9G-T	57.302	1.950	D	190	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
300 d 239 Compacta 4p 9G-T	58.742	1.950	D	239	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
300 d 239 Ex.Largo 4p 9G-T	60.389	1.950	D	239	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
EQA	**Euro NCAP: N.D.**										

250	55.533	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
250+	57.031	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
300 4Matic	59.539	-	E	228	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
350 4Matic	61.254	-	E	292	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
EQB	**Euro NCAP: N.D.**										
250	57.005	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
250+	58.502	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
300 4Matic	61.062	-	E	228	4	4.684	1.834	1.667	18,2		495
350 4Matic	63.400	-	E	292	4	4.484	1.834	1.667	18,2		495
EQC	**Euro NCAP: N.D.**										
400 408 4Matic	77.425	-	E	408	4	4.761	1.884	1.623	-		500
EQE	**Euro NCAP: N.D.**										

300	72.791	-	E	245	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
350	73.744	-	E	292	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 43 4Matic	108.942	-	E	476	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 53 4Matic	121.302	-	E	625	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
EQE SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
350+	86.789	-	E	292	2	4.863	1.940	1.686	18,5		520
350 4Matic	89.589	-	E	292	4	4.863	1.940	1.686	19,1		520
500 4Matic	95.879	-	E	408	4	4.863	1.940	1.686	19,3		520
AMG 43 4Matic	118.134	-	E	476	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
AMG 53 4Matic	131.059	-	E	625	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
EQS	**Euro NCAP: N.D.**										
450 +	124.429	-	E	333	2	5.216	1.926	1.512	16,7		610
580 4Matic	157.953	-	E	523	4	5.216	1.926	1.512	18,5		610
AMG 53 4Matic+	181.088	-	E	658	4	5.223	1.926	1.512	21,4		610
EQS SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
450 4Matic	145.001	-	E	360	2	5.125	1.959	1.718	20,5		645
580 4Matic	172.579	-	E	544	4	5.125	1.959	1.718	20,6		645
EQV	**Euro NCAP: N.D.**										
300	82.090	-	E	204	2	5.140	1.928	1.901	-		1030
GLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLA 200	45.775	1.333	G	163	2	4.410	1.834	1.611	6,7		435
GLA 200d	47.300	1.950	D	150	2	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 220d 4Matic	49.825	1.950	D	190	4	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 250 4Matic	53.775	1.991	G	225	4	4.410	1.834	1.611	7,6		435
GLA 250 e	53.775	1.991	H	218	4	4.410	1.834	1.611	1,1		435
AMG GLA 35 4Matic	69.775	1.991	G	306	4	4.436	1.849	1.588	8,9		435
GLB	**Euro NCAP: ★★★★★**										

GLB 200 d 150 4Matic 5p	51.550	1.950	D	150	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 200 d 150 5p	49.049	1.950	D	150	2	4.634	1.834	1.659	5,5		570
GLB 220 d 190 4Matic 5p 8G-DCT	53.725	1.950	D	190	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 250 224 4Matic 5p 8G-DCT	56.400	1.991	G	224	4	4.634	1.834	1.659	7,9		570
GLB 35 AMG 306 4Matic 5p 8G-DCT	72.500	1.991	G	306	4	4.650	1.850	1.662	8,5		565
GLC	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	60.023	1.999	G	204	4	4.716	1.890	1.640	8,2		600
GLC 220d 4Matic	62.799	1.992	D	197	4	4.716	1.890	1.640	5,2		600
GLC 300 4Matic	72.583	1.999	G	258	4	4.716	1.890	1.640	7,4		600
GLC 300d 4Matic	71.106	1.992	D	269	4	4.716	1.890	1.640	5,6		600
GLC 300e 4Matic	75.052	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC 300de 4Matic	77.777	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	64.183	1.999	G	204	4	4.769	1.920	1.606	8,2		545
GLC 220d 4Matic	67.231	1.992	D	197	4	4.769	1.920	1.606	5,2		545
GLC 300 4Matic	72.183	1.999	G	258	4	4.769	1.920	1.606	7,4		545
GLC 300d 4Matic	75.781	1.992	D	269	4	4.769	1.920	1.606	5,6		545
GLC 300e 4Matic	81.854	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLC 300de 4Matic	83.804	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLE	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	89.758	1.950	D	269	4	4.924	1.947	1.772	6,1		630
GLE 450 4Matic 5p 9G-T	95.786	3.000	G	381	4	4.924	1.947	1.772	8,3		630
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	102.236	2.925	D	367	4	4.924	1.947	1.772	6,7		630
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	99.054	1.993	H	333	4	4.924	1.947	1.772	0,7		490
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	96.379	1.999	H	381	4	4.924	1.947	1.772	0,8		490
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	116.311	3.000	G	435	4	4.937	2.018	1.782	9,3		630
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	175.836	3.982	G	612	4	4.954	2.018	1.782	12,2		630
GLE Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9		655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6		655
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.993	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6		510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.979	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8		510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3		655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5		655
Clase GLS	**Euro NCAP: N.D.**										

GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4		355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8		355
GLS AMG 63 4Matic+	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7		355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1		520
Marco Polo	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1		830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
Activity 170 d tD 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.928	1.980	6,7		670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6		670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6		830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5		670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5		670
SL	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9		240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7		240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9		240
AMG GT COUPÉ	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1		321

MG

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	**Euro NCAP: N.D.**										
MG3 Hybrid+ Standard	19.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Luxury	22.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
ZS	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.5 VTI-tech Luxury	17.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automatico Comfort	17.990	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
1.0 T-GDI Luxury	19.950	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Luxury	20.900	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
EV Comfort	32.490	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
EV Luxury	34.290	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
HS	**Euro NCAP: ★★★★**										
EHS Plug-In Hybrid Comfort	32.440	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
EHS Plug-In Hybrid Luxury	34.640	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
HS 1.5 Turbo Man. Comfort	26.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut. Comfort	28.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
1.5 Turbo Man. Luxury	29.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut.. Luxury	31.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
4 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 51 kWh	29.490	-	E	170	2	4.287	1.836	1.504	17		363
Comfort 64 kWh	33.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16		363
Luxury 64 kWh	35.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16,6		350
Long Range 77 kWh	39.580	-	E	245	2	4.287	1.836	1.504	16,5		363
XPower 64 kWh	40.980	-	E	435	2	4.287	1.836	1.504	18,7		363
5 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort Standard	34.290	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Comfort Long	37.490	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Standard	35.790	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Long	38.990	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Marvel R ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										

Comfort	41.500	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Luxury	46.000	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Performance AWD	49.500	-	E	290	4	4.674	1.919	1.613	-		357

MINI

mini.es

Cabrio	**Euro NCAP: N.D.**										
Cooper Aut.	36.750	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.415	5,2		215
Cooper S Aut.	38.849	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.415	5,6		215
John Cooper Works Aut.	52.724	1.998	G	231	2	3.872	1.727	1.415	6,2		160
Cooper SE Cabrio	61.000	-	E	184	2	3.863	1.727	1.415	-		215
Clubman	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper 1.5 136 6p Aut.	38.299	1.499	G	136	2	4.253	1.800	1.441	5,3		360
Cooper D 2.0D 150 6p Aut.	38.349	1.995	D	150	2	4.266	1.800	1.441	4,2		360
Cooper S 2.0 192 6p Aut.	38.450	1.998	G	192	2	4.266	1.800	1.441	5,5		360
John Cooper Works ALL4 Aut.	55.000	1.998	G	306	4	4.266	1.800	1.441	8,1		360
Countryman	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C Essential	39.400	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Classic	41.925	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Favoured	46.114	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,2		450
C John Cooper Works	48.234	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,3		450
S ALL4 Essential	48.136	1.998	G	218	2	4.444	1.843	1.661	6,5		450
John Cooper Works ALL4	59.400	1.998	G	300	4	4.447	1.843	1.645	7,8		450
E Essential	45.000	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Classic	47.440	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Favoured	51.110	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,1		460
E John Cooper Works	53.150	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,4		460
SE ALL4 Essential	50.800	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	16,8		460
SE ALL4 John Cooper Works	59.150	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	17,5		460
MINI 3p	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper C 3p Essential	29.900	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Classic	32.384	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210

Cooper C 3p Favoured	35.886	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6		210
Cooper C 3p John Cooper Works	39.160	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p Essential	33.900	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,1		210
Cooper S 3p Classic	36.384	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p John Cooper Works	43.160	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,4		210
Cooper E 3p Essential	34.800	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Classic	40.000	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Favoured	42.700	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p John Cooper Works	43.710	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper SE 3p Essential	38.400	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Classic	45.180	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Favoured	46.300	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p John Cooper Works	47.310	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
MINI 5p	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper C 5p Essential	31.350	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6		275
Cooper C 5p Classic	33.360	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6		275
Cooper C 5p Favoured	36.830	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6,1		275
Cooper C 5p John Cooper Works	39.830	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6,2		275
Cooper S 5p Essential	35.350	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p Classic	37.630	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p Favoured	40.830	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p John Cooper Works	43.630	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,4		275
ACEMAN	**Euro NCAP: N.D.**										

Aceman E Essential	37.250	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E Classic	41.920	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E Favoured	44.420	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E John Cooper Works	45.530	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman SE Essential	40.850	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE Classic	46.520	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE Favoured	48.020	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE John Cooper Works	49.130	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300

MITSUBISHI

mitsubishi-motors.es

Colt	**Euro NCAP: ★★★★★**										
100 MPI Motion	16.790	999	G	67	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Motion	17.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki	19.960	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki +	22.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
160 HEV Kaiteki	25.490	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
160 HEV Kaiteki+	27.990	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Eclipse Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PHEV Motion 4WD	38.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki 4WD	40.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki+ 4WD	44.300	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
Space Star	**Euro NCAP: ★★★★**										
120 MPI 80 Spirit 5p S/S	13.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Motion 5p S/S	14.400	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S	15.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S Aut.	17.800	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,1		235
ASX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
100T Motion	21.390	999	G	90	2	4.228	1.797	1.573	5,8		422
130T MHEV Motion	22.890	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,7		422
130T MHEV Kaiteki	25.890	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,8		422
130T MHEV Motion DCT	27.690	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,9		42
160 HEV Kaiteki	29.190	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	4,7		305
160 HEV Kaiteki+	32.690	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	4,7		305

MORGAN

morgan-motor.co.uk

Plus	**Euro NCAP: N.D.**										
4	92.291	1.998	G	258	2	3.830	1.650	1.250	7,0		-
6	121.437	2.998	G	340	2	3.890	1.756	1.220	7,9		-
Super	**Euro NCAP: N.D.**										
3	66.228	1.496	G	119	1	3.581	1.840	1.132	5,9		-

NISSAN

nissan.es

Ariya	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Advance 63 kWh 4x2	47.900	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 63 kWh 4x2	52.400	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh 4x2	57.900	-	E	242	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh e-4orce	60.900	-	E	306	4	4.595	1.850	1.660	-		415
Juke	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 DIG-T 114 Acenta	23.800	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Acenta DCT	25.700	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta	25.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta DCT	26.900	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Design	26.100	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Design DCT	28.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 Tekna	27.850	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Tekna DCT	29.750	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,2		422
1.6 Hybrid Aut. N-Connecta	29.300	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. N-Design	30.400	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. Tekna	32.150	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
Leaf	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 40kWh 150 Acenta 5p Aut.	25.200	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 N-Connecta 5p Aut.	26.991	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 Tekna 5p Aut.	29.801	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 62kWh e+ 217 N-Connecta Aut.	30.951	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Electric 62kWh e+ 217 Tekna Aut.	33.801	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Qashqai	**Euro NCAP: ★★★★★**										

1.3 mHEV 140 4x2 Acenta	31.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Connecta	34.850	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Design	38.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 Tekna	38.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Acenta	34.300	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 N-Connecta	37.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Connecta	40.450	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 N-Design	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Tekna	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna Premium	42.850	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 CVT Tekna Premium	44.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Design	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna Premium	44.960	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
e-Power 190 Acenta	36.700	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 N-Connecta	40.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 N-Design	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 Tekna	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 Tekna Premium	47.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
X-Trail	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Acenta	42.800	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Acenta	43.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Acenta	39.900	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Acenta	42.200	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485

OPEL

opel.es

Astra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	26.100	1.199	G	110	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Edition	27.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		422
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		372
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
PHEV 1.6 Turbo 180 Ultimate	39.400	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
GSe PHEV 1.6 Turbo 225	40.900	1.598	G	225	2	4.374	1.860	1.441	1,1		352
Electric	39.690	-	E	156	2	4.374	1.860	1.441	14,8		352
Corsa 2024	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 75 Edition 5p S/S	16.400	1.199	G	75	2	4.060	1.765	1.435	5,3		309
1.2T 100 Edition 5p S/S	17.800	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
1.2T 100 GS 5p S/S	20.000	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
Hybrid 100 Edition 5p S/S	20.450	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 100 GS 5p S/S	22.650	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 136 GS 5p S/S	23.850	1.199	G	130	2	4.060	1.765	1.435	4,6		309

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Corsa-e	**Euro NCAP: N.D.**										
BEV 50kWh 136 Edition 5p Aut.	31.390	-	E	136	2	4.060	1.765	1.435	15,8		267
BEV 54kWh 156 GS 5p Aut.	34.790	-	E	156	2	4.060	1.765	1.435	14,3		267
Mokka	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 100 CV Edition	25.753	1.199	G	100	2	4.151	1.791	1.531	5,7		350
1.2 Turbo 130 CV GS	26.186	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	5,6		350
1.5 Diesel 110 CV GS	25.156	1.499	D	110	2	4.151	1.791	1.531	4,4		350
1.2 Turbo 130 CV GS AT8	31.914	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	6,0		350
Mokka-e GS	39.622	-	E	136	2	4.151	1.791	1.531	17,4		310
Crossland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	19.400	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.2 Turbo 110 GS Line	19.900	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.5 D 110 Edition	20.000	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.5 D 110 GS Line	20.500	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.2 Turbo 130 GS Line	20.800	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance	22.300	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance Aut.	23.600	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Business Elegance Auto.	23.750	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
1.2 Turbo 130 Ultimate Aut.	25.100	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Ultimate Auto.	25.250	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
Grandland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Gasolina 130 Design&Tech	25.625	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,1		514
1.5 Diesel 130 Design&Tech	28.325	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,9		514
1.2 Gasolina 130 GS Line	29.020	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,2		514
1.5 Diesel 130 Aut. Business Edition	31.135	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
1.5 Diesel 130 Aut. GS Line	32.580	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
PHEV 1.6T 225 Business Edition	39.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 225 GS Line	40.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 300 4x4 GSe	57.600	1.598	G	300	4	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PEUGEOT											**peugeot.es**
208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active PureTech 75	18.350	1.199	G	75	2	4.055	1.745	1.430	5,4		309
Active PureTech 100	19.550	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5		309
Allure PureTech 100	21.150	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,1		309
GT PureTech 100	23.450	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,2		309
Active Hybrid 100 e-DCS6	22.200	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,5		309
GT Hybrid 100 e-DCS6	23.800	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
GT Hybrid 136 e-DCS6	23.800	1.199	G	136	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
E-208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active 100 kW	33.750	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
Allure 100 kW	35.550	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
GT 100 kW	37.650	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	16		265
Active 115 kW	38.650	-	E	156	2	4.055	1.745	1.430	14,4		265
2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 100 Active 5p S/S	24.990	1.199	G	100	2	4.300	1.770	1.530	5,4		434
1.2 PureTech 130 Allure 5p S/S EAT8	26.640	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
1.2 PureTech 130 GT 5p S/S EAT8	31.190	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Active 5p S/S EAT8	28.240	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Allure 5p S/S EAT8	29.890	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 GT 5p S/S EAT8	31.990	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
e-2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
136 50KWh Active 5p Aut.	37.990	-	E	136	2	4.300	1.770	1.530	15,7		434
156 54KWh Active 5p Aut.	38.990	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,6		434
156 54KWh Allure 5p Aut.	40.940	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,4		434
3008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Active	27.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2		520
BlueHDi 130 Active	28.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 130 Allure	30.100	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2		520
BlueHDi 130 Allure	31.450	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 130 Allure EAT8	32.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,5		520
PureTech 130 GT	32.700	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,3		520
BlueHDi 130 Allure EAT8	33.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,2		520
BlueHDi 130 GT	34.050	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 180 GT EAT8	38.100	1.598	G	181	2	4.447	1.841	1.624	6,9		520
Hybrid 225 e-EAT8 Allure	39.000	1.598	H	225	2	4.447	1.841	1.624	1,3		395
Hybrid 300 e-EAT8 GT Pack	49.700	1.598	H	300	4	4.447	1.841	1.624	1,3		395
Active Pack Hybrid 136 e-DC6	35.540	1.199	G	136	2	4.447	1.841	1.624	5,6		520
3008 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid 136 e-DCS6 Allure	37.160	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
Hybrid 136 e-DCS6 GT	41.660	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
E-3008 213 CV	46.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
E-3008 213 CV	51.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
308	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e-308 First Edition	44.440	-	E	156	2	4.367	1.852	1.465	15,1		-
PureTech 110 Active Pack	21.500	1.199	G	110	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
PureTech 130 Active Pack	22.800	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
BlueHDi 130 Active Pack	24.300	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,3		420
PureTech 130 EAT8 Active Pack	24.500	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.000	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 Allure Pack	27.900	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack	29.400	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 GT Pack	32.200	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,8		420
Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.000	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 180 EAT8 GT Pack	38.400	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 225 EAT8 GT	39.900	1.199	G	220	2	4.367	1.852	1.444	1,2		420
SW PureTech 110 Active Pack	22.400	1.199	G	110	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW PureTech 130 Active Pack	23.700	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW BlueHDi 130 Active Pack	25.200	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,4		608
SW PureTech 130 EAT8 Active Pack	25.400	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,7		608
SW BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.900	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,5		608
SW Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.900	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SWHybrid 180 EAT8 GT Pack	41.300	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SW Hybrid 225 EAT8 GT Pack	42.800	1.199	G	220	2	4.636	1.804	1.470	1,2		420
408	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Aut.	33.350	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 Allure Aut.	41.350	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
1.2 PureTech 130 GT Aut.	37.800	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 GT Aut.	45.400	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
Plug-In Hybrid 225 GT Aut.	46.900	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
Plug-In Hybrid 225 First Edition Aut.	49.950	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
5008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Active Pack	35.149	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Active Pack EAT8	37.920	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Active Pack EAT8	39.050	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack	37.950	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	40.720	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.850	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 GT	40.250	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 GT EAT8	43.020	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	44.150	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
5008 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
136 Hybrid e-DCS6 Allure	39.660	1.199	G	136	2	4.791	1.895	1.694	5,8		748
136 Hybrid e-DCS6 GT	43.460	1.199	G	136	2	4.791	1.895	1.694	5,8		748
196 Plug-In Hybrid e-DCS7 Allure	46.160	1.598	H	196	2	4.791	1.895	1.694	1		748
196 Plug-In Hybrid e-DCS7 GT	50.460	1.598	H	196	2	4.791	1.895	1.694	1		748
213 E-5008 Eléctrico Allure	49.160	-	E	213	2	4.791	1.895	1.694	17,7		748
213 E-5008 Eléctrico GT	53.460	-	E	213	2	4.791	1.895	1.694	17,9		748
508	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	38.510	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	40.660	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 Allure Pack e-EAT8	49.610	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
1.2 PureTech 130 GT EAT8	39.760	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	41.909	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 GT e-EAT8	50.859	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
Peugeot Sport Engineered 360	68.110	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		487
SW 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	39.710	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.860	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	50.810	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW 1.2 PureTech 130 GT EAT8	40.960	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	43.110	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	52.060	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW Peugeot Sport Engineered 360	69.310	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		530
POLESTAR											**polestar.com/es**
Polestar 2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Standard Range Single Motor	47.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		446
Long Range Single Motor	50.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor	53.190	-	E	408	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor Performance	60.400	-	E	476	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Polestar 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Long Range Single Motor	65.900	-	E	272	2	4.840	1.534	1.614	17,7		541
Long Range Dual Motor	72.900	-	E	544	4	4.840	1.534	1.614	18,6		541
Polestar 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Single Range Dual Motor	81.900	-	E	299	4	4.900	1.968	1.614	18,9		516
Long Range Dual Motor	88.900	-	E	489	4	4.900	1.968	1.614	19,7		516
Long Range Dual Motor Performance	95.500	-	E	517	4	4.900	1.968	1.614	22,1		516
PORSCHE											**porsche.es**
718 Boxster	**Euro NCAP: N.D.**										
Boxster	71.318	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	9,4		275
Boxster PDK	74.542	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	8,9		275
Boxster T	81.681	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	9,4		275
Boxster T PDK	85.394	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	8,9		275
Boxster S	86.142	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	10,1		275
Boxster S PDK	89.366	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	9,6		275
GTS 4.0	102.112	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,9		270
GTS 4.0 PDK	105.825	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,1		270
Spyder	116.246	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
Spyder PDK	119.470	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
718 Cayman	**Euro NCAP: N.D.**										
Cayman	69.010	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.286	9,3		312
Cayman PDK	72.234	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.295	8,9		312
Cayman T	79.373	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	9,4		312
Cayman T PDK	83.086	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	8,9		312
Cayman S	83.835	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	10,1		312
Cayman S PDK	87.059	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	9,6		312
GTS 4.0	99.804	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,9		312
GTS 4.0 PDK	103.517	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,1		312
GT4	119.537	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	11,1		150
GT4 PDK	122.761	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	10,7		150
GT4 RS	167.262	3.996	G	500	2	4.456	1.822	1.267	13,2		125
911	**Euro NCAP: N.D.**										
Dakar	256.000	2.981	G	480	4	4.530	1.864	1.338	11,3		132
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK	173.129	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.293	8,8		125
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK	158.196	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.284	8,8		125
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	163.355	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9		132
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	147.065	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	9		132
Carrera Cabriolet 3.0 450 2p PDK NM	136.748	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.297	10,1		132
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/S PDK	128.002	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.298	9,9		132
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK	164.712	2.981	G	450	2	4.528	1.852	1.291	8,8		125
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	154.395	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.299	9,1		132
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	138.105	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.300	8,9		132
Carrera GTS Coupe	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,4		145
Carrera GTS Coupe PDK	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7		145
Carrera 4 GTS Coupe	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,6		145
Carrera 4 GTS Coupe PDK	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8		145
GT3 4.0 500 2p PDK	175.437	3.996	G	500	2	4.562	1.852	1.271	12,7		125
GT3 RS 4.0 520 2p PDK	224.171	3.996	G	521	2	4.557	1.880	1.297	12,8		125
Targa 4	147.608	2.981	G	385	4	4.519	1.852	1.297	10,5		132

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Targa 4S	165.255	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	10,4		132
Turbo 3.8 540 2p PDK	203.401	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.297	9,1		115
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK	218.334	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK	250.506	3.800	G	581	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Coupe 3.8 600 PDK	249.963	3.800	G	600	4	4.535	1.900	1.303	12,0		128
911 2025	**Euro NCAP: N.D.**										
Carrera Coupé	149.302	2.981	G	394	2	4.542	1.852	1.338	10,1		135
Carrera GTS Coupé	198.102	3.591	G	541	2	4.542	1.852	1.338	10,5		135
Carrera GTS Coupé	207.444	3.591	G	541	4	4.542	1.852	1.338	10,5		135
Cayenne	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Cayenne	108.619	2.995	G	354	4	4.930	1.983	1.698	10,8		772
Cayenne S	130.800	2.995	G	475	4	4.930	1.983	1.698	12,4		772
Cayenne E-Hybrid	112.507	2.995	H	470	4	4.930	1.983	1.698	1,5		627
Cayenne S E-Hybrid	122.265	2.995	H	519	4	4.930	1.983	1.698	1,4		627
Cayenne Turbo E-Hybrid	182.419	2.995	H	740	4	4.930	1.983	1.698	1,7		621
Macan	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Macan	72.940	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan T	78.660	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan S	85.550	2.894	G	381	4	4.726	1.922	1.621	11,1		458
Macan GTS	104.515	2.894	G	441	4	4.726	1.922	1.621	11,3		458
Macan EV	**Euro NCAP: N.D.**										
4	85.382	-	E	408	4	4.784	1.938	1.622	17,9		624
Turbo	116.914	-	E	639	4	4.784	1.938	1.622	18,8		564
Panamera	**Euro NCAP: N.D.**										
Panamera	108.339	2.894	G	330	2	5.049	1.937	1.423	10,2		495
Panamera 4	112.954	2.894	G	330	4	5.049	1.937	1.423	10,4		495
Panamera 4 E-Hybrid	116.411	2.894	G	462	4	5.049	1.937	1.423	2,0		403
Panamera 4S E-Hybrid	133.593	2.894	G	560	4	5.049	1.937	1.423	2,2		403
Panamera 4S	136.303	2.894	G	441	4	5.049	1.937	1.423	10,3		495
Panamera GTS	161.688	3.996	G	480	4	5.053	1.937	1.417	12,1		495
Panamera Turbo S E-Hybrid	194.819	3.996	G	571	4	5.049	1.937	1.423	2,7		403
Panamera Turbo S	211.780	3.996	G	630	4	5.049	1.937	1.427	12,8		467
Taycan	**Euro NCAP: N.D.**										
Taycan	105.682	-	E	408	2	4.963	1.966	1.395	16,7		491
bateria Performance Plus	111.503	-	E	435	2	4.963	1.966	1.395	17		491
4S	125.196	-	E	544	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
4S bateria Performance Plus	130.811	-	E	571	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
Turbo	181.177	-	E	884	4	4.963	1.966	1.381	17,8		450
Turbo S	217.106	-	E	952	4	4.963	1.966	1.378	17,8		450
Turbo GT	248.685	-	E	1.033	4	4.963	1.966	1.378	24,2		410
4 Cross Turismo	98.100	-	E	476	4	4.974	1.967	1.409	22,4		530
4S Cross Turismo	114.508	-	E	571	4	4.974	1.967	1.409	22,6		530
Turbo Cross Turismo	157.826	-	E	680	4	4.974	1.967	1.409	22,3		489
Turbo S Cross Turismo	191.706	-	E	761	4	4.974	1.967	1.409	24,4		489

RAM

amencars.es

1500	**Euro NCAP: N.D.**										
Laramie Diesel	79.700	3.604	D	260	4	5.309	2.017	1.910	9,5		-
TRX	120.000	6.166	G	702	4	5.309	2.017	1.910	17,3		-

RENAULT

renault.es

5 E-Tech	**Euro NCAP: N.D.**										
5 E-Tech 150 CV 52 kWh techno	31.584	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
5 E-Tech 150 CV 52 kWh iconic cinq	33.504	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
Captur	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Evolution	21.039	999	G	90	2	4.239	1.797	1.576	5,9		422
TCe 90 techno	23.270	999	G	90	2	4.239	1.797	1.576	5,9		422
TCe 100 GLP Evolution	22.688	999	G	100	2	4.239	1.797	1.576	4,3		422
TCe 100 GLP techno	24.046	999	G	100	2	4.239	1.797	1.576	4,3		422
TCe 140 MHEV techno	25.598	1.333	G	140	2	4.227	1.797	1.576	5,8		422
TCe 160 MHEV EDC techno	28.120	1.333	G	160	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
TCe 160 MHEV EDC esprit Alpine	31.030	1.333	G	160	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid Evolution	26.665	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid techno	28.896	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid e. Alpine	31.806	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
Clio	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Evolution	16.159	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
TCe 100 GLP Evolution	16.919	999	G	100	2	4.053	1.798	1.440	3,9		340
Blue dCi 100 Evolution	20.244	1.461	D	100	2	4.053	1.798	1.440	4,1		315
E-TECH 145 Full Hybrid Evolution	21.992	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Espace	**Euro NCAP: N.D.**										
E-Tech Full Hybrid Techno 5 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,6		581
E-Tech Full Hybrid Techno 7 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,7		477

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Arkana	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 140 EDC MHEV Evolution	27.001	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid Evolution	28.488	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 140 EDC MHEV techno	28.271	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid techno	30.208	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 160 EDC MHEV esprit Alpine	32.413	1.333	G	160	2	4.568	1.821	1.576	6		513
E-TECH Full Hybrid esprit Alpine	33.156	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
Symbioz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid techno	32.026	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid e. Alpine	33.466	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid iconic	34.906	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
Austral	**Euro NCAP: N.D.**										

TCe 140 MHEV Equilibre	30.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 140 MHEV Equilibre Aut.	32.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 160 MHEV Techno Espirit Alpine Aut.	37.400	1.333	G	160	2	4.510	1.843	1.618	6,2		575
E-Tech Hybrid 200 Techno	39.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Techno Espirit Alpine	40.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Iconic Espirit Alpine	43.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
Mégane	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 TCe 115 Life 5p S/S	19.515	1.333	G	115	2	4.359	1.814	1.447	5,8		384
1.5 BluedCi 115 Life 5p S/S	20.593	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,4		384
1.3 TCe 140 Zen	22.731	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	5,9		384
1.3 TCe 140 Zen EDC	24.317	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	6,0		384
1.5 BluedCi 115 Zen EDC	25.433	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,6		384
1.3 TCe 160 Zen EDC	27.001	1.333	G	160	2	4.359	1.814	1.447	6,1		384
Sport Tourer 1.3 TCe 115 Life 5p S/S	20.280	1.333	G	115	2	4.626	1.814	1.449	5,8		521
Sport Tourer 1.5 Blue dCi 115 Life	21.358	1.461	D	115	2	4.626	1.814	1.449	4,4		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen	23.498	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen EDC	25.082	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,0		521
S. Tourer 1.3 TCe 160 RS Line EDC	27.986	1.333	G	160	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer E-TECH Intens	31.080	1.598	G	160	2	4.626	1.814	1.449	1,3		389
Megane E-TECH	**Euro NCAP: ★★★★★**										

equilibre EV40 standard charge	35.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV40 boost charge	37.100	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 super charge	40.200	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
evolution EV60 super charge	41.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 optimum charge	41.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
ionic EV60 optimum charge	47.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
Twingo	**Euro NCAP: ★★★★**										
Electric R80 Bateria 20 kWh Techno	24.540		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Electric R80 Bateria 20 kWh SL Urban	25.440		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Twizy	**Euro NCAP: ★★**										
Electric Life 45	12.105	-	E	5	2	2.337	1.234	1.454	-		31
Electric Life 80	12.985	-	E	11	2	2.337	1.234	1.454	-		31
ZOE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric R110 40kWh Equilibre	34.780	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R110 50kWh Evolution	36.530	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R135 50kWh Iconic	38.430	-	E	135	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Kangoo	**Euro NCAP: N.D.**										
Authentic 1.5 Blue dCi 75	25.493	1.461	D	75	2	4.486	1.919	1.838	5,4		775
Authentic 1.3 TCe 130	26.138	1.333	G	130	2	4.486	1.919	1.838	6,6		775
Electric E-TECH EV Equilibre	38.028	-	E	122	2	4.486	1.860	1.808	-		-
Scenic	**Euro NCAP: N.D.**										
evolution autonomía estándar confort	38.703	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno autonomía estándar confort	41.613	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno gran autonomía	45.493	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	16,8		545
esprit Alpine gran autonomía	48.015	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
iconic gran autonomía	49.373	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
Rafale	**Euro NCAP: N.D.**										
techno E-Tech full hybrid	41.807	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528
esprit Alpine E-Tech full hybrid	46.172	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO

ROLLS ROYCE

rolls-roycemotorcars-madrid.es

Cullinan	**Euro NCAP: N.D.**										
V12	290.000	6.749	G	571	4	5.341	2.164	1.835	15,6		560
Ghost	**Euro NCAP: N.D.**										
6.6 V12 570 4p Aut.	306.473	6.592	G	571	2	5.399	1.948	1.550	13,6		490
EWB 6.6 V12 570 Aut.	352.763	6.592	G	571	2	5.569	1.948	1.550	13,7		490
Phantom	**Euro NCAP: N.D.**										
6.75 V12 4p Aut.	480.504	6.749	G	571	2	5.842	1.990	1.638	14,8		460
EWB 6.75 V12 Aut.	565.484	6.749	G	571	2	6.092	1.990	1.640	14,7		460

SEAT

seat.es

Arona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Reference	18.650	999	G	95	2	4.138	1.780	1.543	5,4		400
1.0 TGI 90 Reference	19.940	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 Style	20.300	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 Style DSG	22.750	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 Style	21.240	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 X-Perience	22.210	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 X-Perience DSG	25.125	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TSI 110 FR	23.160	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,3		400
1.0 TSI 110 FR DSG	25.855	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 FR	24.180	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.5 TSI 150 DSG FR	28.240	1.498	G	150	2	4.138	1.780	1.543	6,1		400
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Reference	24.540	999	G	110	2	4.363	1.841	1.601	5,4		510
2.0 TDI 115 Reference	28.080	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style	30.030	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style DSG	32.510	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
2.0 TDI 150 Style	33.350	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 Style DSG	35.980	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 X-Perience DSG 4Drive	40.078	1.968	D	150	4	4.363	1.841	1.601	4,7		510
Ibiza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 MPI 80 Reference	14.100	999	G	80	2	4.059	1.780	1.444	5,3		355
1.0 TGI 90 Reference	17.920	999	G	90	2	4.059	1.780	1.444	3,7		262
1.0 TSI 110 Style	17.830	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,0		355
1.0 TSI 110 FR Plus	20.930	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,4		355
1.0 TSI 110 DSG Excellence	22.060	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.0 TSI 110 DSG FR	23.420	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.5 TSI 150 DSG FR	24.660	1.498	G	150	2	4.059	1.780	1.444	6,0		355
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										

1.0 TSI 110 Style	22.990	999	G	110	2	4.368	1.800	1.456	4,7		380
1.5 TSI 130 Style	23.710	1.498	G	131	2	4.368	1.800	1.456	5,4		380
1.5 EcoTSI 150 Xcellence	25.150	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 150 DSG7 Xcellence	26.580	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,6		380
2.0 TDI 150 DSG7 Xcellence	28.090	1.968	D	150	2	4.368	1.800	1.456	4,3		380
1.4 e-Hybrid Xcellence	33.280	1.395	G	204	2	4.368	1.800	1.456	1,2		270
Sportstourer 1.5 TSI 130 Style	25.070	1.498	G	131	2	4.642	1.800	1.448	5,4		617
Sportstourer 1.5 EcoTSI 150 Xcellence	26.310	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 1.5 eTSI 150 DSG Xcellence	28.010	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 2.0 TDI 150 DSG Xcellence	30.300	1.968	D	150	2	4.642	1.800	1.448	4,5		617
Sportstourer 1.4 e-Hybrid Xcellence	34.480	1.395	G	204	2	4.642	1.800	1.448	1,2		470
Tarraco	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoTSI 150 Style 5p S/S	32.980	1.498	G	150	2	4.735	2.118	1.674	5,9		760
2.0 EcoTSI 190 XCellence 4Drive DSG7	43.990	1.984	G	190	4	4.735	2.118	1.674	7,3		760
2.0 TDI CR 150 Style 4Drive DSG7	39.490	1.968	D	150	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760
2.0 TDI CR 150 Style 5p S/S	34.290	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 150 Style Plus 5p S/S	35.810	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 190 XCellence 4Drive DSG7	44.270	1.968	D	190	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760

SERES

3	**Euro NCAP: N.D.**										
Luxury	39.995	-	E	163	2	4.385	1.850	1.650	17,7		310
5	**Euro NCAP: N.D.**										
2WD 80 kWh	63.500	-	E	299	2	4.710	1.930	1.620	15,2		434
4WD 80 kWh	69.995	-	E	584	2	4.710	1.930	1.620	17,3		434

ŠKODA

skoda.es

Fabia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Active	15.177	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,0		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition	16.877	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380

SUSCRÍBETE POR 1 AÑO

suscripciones@grupov.es o llama al 91 662 21 37

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI EVO 95 Sport	17.414	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition DSG	17.427	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
1.0 TSI EVO 110 Sport	17.914	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Sport DSG	18.464	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
Kamiq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	22.200	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Essence 5p S/S	23.200	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	23.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	24.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S Aut.	26.500	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Design 5p S/S	24.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	25.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	26.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S Aut.	27.500	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S Aut.	29.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,6		400
Karoq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Selection	32.600	999	G	110	2	4.389	1.841	1.603	5,8		521
2.0 TDI 116 Selection	35.005	1.968	D	116	2	4.389	1.841	1.603	4,7		521
1.5 TSI ACT 150 Selection	34.995	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
1.5 TSI ACT 150 Selection DSG	37.005	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
2.0 TDI 150 DSG 4X4 Selection	42.905	1.968	D	150	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 190 Sportline 4x4 DSG	46.905	1.968	D	190	4	4.389	1.841	1.603	7,5		521
Kodiaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI mHEV 150 DSG	45.425	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	6,1		-
2.0 TDI 150 DSG	47.400	1.968	D	150	2	4.758	1.864	1.659	5,3		-
2.0 TDI 190 DSG	50.450	1.968	D	190	2	4.758	1.864	1.659	6		-
Octavia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Ambition 5p	21.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,1		600
1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Ambition	24.350	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,2		600
1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.295	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.470	5,6		600
2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.195	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 150 DSG	29.195	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.470	4,5		600
RS 2.0 TSI 245 CV DSG	33.950	1.984	G	245	2	4.702	1.829	1.457	6,8		600
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.400	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	35.500	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	38.980	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.0 TSI 110 Ambition 5p	22.550	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,3		640
Combi 1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Amb	24.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,3		640
Combi 1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.898	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.468	5,7		640
Combi 2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.798	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.468	4,5		640
Combi 2.0 TDI 150 DSG Ambition	29.798	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.468	4,7		640
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.700	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	36.200	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	39.500	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,2		450
Combi Scout 1.5 TSI 150	28.701	1.498	G	150	2	4.703	1.829	1.468	6,0		610
Scala	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	25.500	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	27.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	29.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S DSG	30.800	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	30.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	30.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S DSG	31.800	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S	32.200	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S DSG	34.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
Superb 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 TSI mHEV 150 DSG Essence	41.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,2		645
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	44.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	50.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,3		645
2.0 TDI 150 DSG Selection	48.400	1.968	D	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
2.0 TDI 190 DSG 4x4 L&K	57.400	1.968	D	190	2	4.912	1.849	1.506	5,9		645
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	46.205	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	51.705	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	49.205	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG L&K	54.705	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Enyaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	47.400	-	E	180	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85	52.800	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85X	55.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85 Sportline	57.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV RS	62.100	-	E	340	4	4.649	1.879	1.616	-		585
Enyaq Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	49.200	-	E	180	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85	54.600	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85X	57.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85 Sportline	59.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV RS	63.900	-	E	340	4	4.653	1.879	1.622	-		570

SMART

smart.es

#1 — **Euro NCAP: N.D.**

Pro	38.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	18,1		288
Launch Edition	47.200	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Pro+	43.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	17,4		288
Premium	45.900	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Brabus	49.900	-	E	428	2	4.300	1.822	1.636	18,2		288

#3 — **Euro NCAP: N.D.**

Pro	39.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	17,2		370
Pro+	44.800	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,8		370
Premium	47.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
25th Anniversary Edition	47.900	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
Brabus	51.900	-	E	428	4	4.400	1.844	1.556	17,6		370

SSANGYONG

ssangyong.es

Korando	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 G15T 163 Limited 4x4 5p S/S Aut.	32.900	1.497	G	163	4	4.450	1.870	1.629	8,7		551
1.5 G15T 163 Line 5p S/S	20.750	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,5		551
1.5 G15T 163 Urban 5p S/S Aut.	26.000	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,9		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S	25.500	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	5,7		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S Aut.	27.600	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	6,1		551
1.6 D16T 163 Limited 4x4 5p Aut.	34.750	1.597	D	136	4	4.450	1.870	1.629	6,8		551
Rexton	**Euro NCAP: N.D.**										
D22 DTR Pro 7 plazas	39.200	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Limited 7 plazas	43.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Premium 7 plazas	51.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
Torres	**Euro NCAP: N.D.**										
G15T 4X2 Trend	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Life	34.500	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Trend GLP	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	-		463
G15T 4X2 Life AT	37.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	8,5		599
G15T 4X4 Adventure AT	41.500	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	9,1		599
G15T 4X4 Adventure AT GLP	44.250	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	-		463
Tivoli	**Euro NCAP: ★★★★**										
G12T 128 Line	17.100	1.197	G	128	2	4.225	1.810	1.613	6,7		427
G15 163 Line	17.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,2		427
G15 163 Urban Aut.	21.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,7		427
D16 136 Limited Aut.	27.000	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	6		427
D16 136 Urban	22.500	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	5,6		427
Tivoli Grand	**Euro NCAP: ★★★★**										
G15T 4x2 Line	17.900	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,2		574
G15T 4x2 Limited Auto.	25.000	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,8		574

SUBARU

subaru.es

Forester	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHybrid Sport Plus	35.400	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive	37.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive Plus	39.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
Impreza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHYBRID Urban	31.250	1.995	G	150	4	4.475	1.775	1.515	-		340
Levorg	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i 150 Sport 5p S/S Lineartronic	28.900	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	7,2		522
2.0i GLP 150 Sport 5p S/S Lineartronic	30.650	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	8,5		522
Outback	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5i 175 Sport AWD 5p Lineartronic	32.900	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	-		559
2.5i GLP Executive AWD Lineartronic	38.400	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
2.5i GLP 175 Sport AWD Lineartronic	34.650	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
BRZ	**Euro NCAP: ★★★★★**										
BRZ	39.500	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,8		237
Solterra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Trek	50.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	16,1		452
Touring	55.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	18		441
XV	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6i 114 Sport 5p S/S CVT	23.300	1.600	G	114	4	4.465	1.800	1.595	-		-
2.0i 156 Sport Plus 5p S/S CVT	29.400	1.995	G	154	4	4.465	1.800	1.595	6,9		-

SUZUKI

auto.suzuki.es

Ignis	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 Mild Hybrid Red&White	14.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 Mild Hybrid GLE	15.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid Red&White	16.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid GLX	16.610	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid GLE	17.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid CVT GLX	17.800	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		260
S-Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T Mild Hybrid S1	24.945	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid S2	26.145	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S2	28.020	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,8		430
1.4T Mild Hybrid S3 Aut.	31.005	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,7		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 Aut.	32.800	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	6,1		430
Swift 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 S1 MHEV	20.100	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 MHEV	21.800	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 AUT. MHEV	23.300	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
1.2 S2 4WD S2 MHEV	23.300	1.197	G	83	4	3.860	1.735	1.495	4,9		265
1.2 S3 MHEV	22.700	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S3 AUT. MHEV	24.200	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
Vitara	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T GLE Mild Hybrid	23.740	1.373	G	129	2	4.175	1.775	1.610	5,7		375
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	25.540	1.373	G	129	4	4.175	1.775	1.610	6,2		375
1.4T GLE Strong Hybrid AGS	27.825	1.462	G	116	2	4.175	1.775	1.610	5,3		289
1.4T GLE Strong Hybrid AGS 4x4	29.695	1.462	G	116	4	4.175	1.775	1.610	5,8		289
Across	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5 PHEV GLX AWD	53.700	2.487	G	306	2	4.635	1.855	1.690	1,0		490
Swace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.8 Hybrid GLE	23.545	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596
1.8 Hybrid GLX	25.350	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596

SWM

swmmotors.es

G01	**Euro NCAP: ★★★**										
F Luxury	25.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	8,0		570
F Premium AT	28.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	9,3		570

TESLA

teslamotor.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Model 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 4p	39.990	-	E	238	4	4.694	1.849	1.443	-	0	340
Gran Autonomía doble motor 4p	49.990	-	E	351	4	4.694	1.849	1.443	-	0	425
Performance doble motor 4p	53.990	-	E	462	4	4.694	1.849	1.443	-	0	425
Model Y	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Tracción trasera	46.490	-	E	325	2	4.751	1.921	1.624	-	0	971
Tracción int. gran auton.	53.400	-	E	351	4	4.751	1.921	1.624	-	0	971
Tracción int. Performance	59.990	-	E	480	4	4.751	1.921	1.624	-	0	971
Model S	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran autonomía doble motor 5p Aut.	114.990	-	E	670	4	5.021	1.987	1.431	-	0	798
Performance Plaid 5p Aut.	139.990	-	E	1020	4	5.021	1.987	1.431	-	0	798
Model X	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Autonomía 5p Aut.	123.990	-	E	670	4	5.057	1.999	1.680	-	0	1273
Performance Ludicrous 5p Aut.	143.990	-	E	1020	4	5.057	1.999	1.680	-	0	1141

TOYOTA

toyota.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Aygo X Cross	**Euro NCAP: ★★★★**										
Limited Edition	17.000	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,7	C	231
Limited Edition S-CVT	18.250	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,8	C	231
Camry											
Hybrid 2.5 218 Business 4p S/S CVT	36.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5	C	524
Hybrid 2.5 218 Luxury 4p S/S CVT	40.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5	C	524
C-HR	**Euro NCAP: N.D.**										

140H Active	31.750	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7	C	388
140H Advance	32.500	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7	C	388
200H Advance	35.000	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8	C	364
200H GR Sport	38.500	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8	C	364
200H GR Sport AWD-i	40.500	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1	C	364
200H GR Sport Premiere Edition	43.900	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8	C	364
200H GR Sport Premiere Ed. AWD-i	45.900	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1	C	364
220PH Advance	43.000	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9	0	310
220PH Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9	0	310
220PH GR Sport Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9	0	3102
Corolla	**Euro NCAP: N.D.**										
Hatchback 140H Active Plus	24.200	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5	C	361
Hatchback 140H GR Sport	27.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5	C	361
Hatchback 140H Business	28.350	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5	C	361
Hatchback 140H Style Plus	29.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5	C	361
Hatchback 200 GR Sport	29.300	1.798	H	200	2	4.370	1.790	1.435	5,0	C	361
Sedan 140H Style	25.650	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5	C	529
Sedan 140H Eco	29.350	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5	C	529
Touring Sports 140H Active Plus	25.800	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6	C	598
Touring Sports 140H Style	27.050	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6	C	598
Touring Sports 140H GR Sport	28.900	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6	C	598
Touring Sports 200H Style	29.050	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6	C	598
Touring Sports 200H GR Sport	30.900	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6	C	598
Corolla Cross	**Euro NCAP: N.D.**										
Style 1.8 Hybrid	36.500	1.798	H	140	2	4.460	1.825	1.620	4,9	C	414
Style Plus 2.0 Hybrid	41.600	1.987	H	196	2	4.460	1.825	1.620	5	C	414
GR Supra	**Euro NCAP: N.D.**										

Pure 2.0 Turbo Aut.	59.550	1.998	G	258	2	4.379	1.854	1.292	7,3	C	290
3.0 Turbo Performance Manual	71.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1	C	290
3.0 Turbo Limited Manual	74.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1	C	290
Land Cruiser	**Euro NCAP: N.D.**										
2.8 180D GX 5p	43.100	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-	C	621
2.8 180D VX 5p Auto 7 plz	51.500	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-	C	553
Prius	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Plug-in Advance	33.900	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3	0	354
Hybrid Plug-in Luxury	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3	0	354
Hybrid Plug-in Solar	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3	0	354
Proace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000	1.499	D	120	2	4.609	1.920	1.910	-	C	180
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plzAut.	46.500	1.997	D	122	2	4.959	1.920	1.899	-	C	550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500	1.997	D	150	2	4.959	1.920	1.899	-	C	550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000	1.997	D	177	2	4.959	1.920	1.899	-	C	550
RAV4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
220H 218 Business 5p S/S e-CVT	34.300	2.487	H	218	2	4.600	1.855	1.685	-	C	580
220H 222 Business 4x4 5p e-CVT	37.300	2.487	H	222	4	4.600	1.855	1.685	-	C	580
Plug-In Hybrid Advance	49.500	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0	C	520
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0	C	520
Highlander	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,0	C	579
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,2	C	579
bZ4X	**Euro NCAP: N.D.**										

Advance 4X2	48.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-	C	452
Advance 4X4	51.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-	C	452
Style Plus 4X2	52.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-	C	452
Style Plus 4X4	55.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-	C	452
Yaris	**Euro NCAP: ★★★★★**										
125 S-Edition	19.050	1.490	H	125	2	3.940	1.745	1.500	5,0	C	286
120 H Active Plus	22.400	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9	C	286
120 H Style	23.650	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9	C	286
120 H Businnes Plus	24.850	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9	C	286
130 H GR Sport	24.150	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2	C	286
130 H GR Sport Plus	25.900	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2	C	286
GR Yaris 2024 RZ Manual 4x4	47.500	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7	C	174
GR Yaris 2024 RZ Automático 4x4	55.000	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	9,5	C	174
GR Yaris 2024 RZ Man. 4x4 Ogier LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7	C	174
GR Yaris 2024 RZ M.. 4x4 Rovanperä LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7	C	174
Yaris Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
120 H Style	24.350	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6	C	390
120 H Style Plus	26.100	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6	C	390
120 H AWD i-Adventure	27.250	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0	C	390
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0	C	390
Mirai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Vision	65.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-	0	321
Luxury	72.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-	0	321
GR 86	**Euro NCAP: N.D.**										
RZ	34.900	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,7	C	226

VOLKSWAGEN

volkswagen.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Arteon	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150	41.220	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2	C	563
2.0 TDI 150	42.450	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	4,8	C	563
2.0 TDI 150 DSG	46.150	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	5,1	C	563
2.0 TSI 190 DSG	48.025	1.984	G	190	2	4.866	1.871	1.450	7,2	C	563
eHybrid 1.4 TSI 218 DSG Elegance	50.460	1.395	G	218	2	4.866	1.871	1.450	1,3	0	445
2.0 TDI 200 DSG R-Line	50.850	1.968	D	200	2	4.866	1.871	1.450	5,5	C	563
R 2.0 TSI 320 DSG	62.335	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1	C	563
Shooting Brake 1.5 TSI 150	46.840	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2	C	565
Shooting Brake R 2.0 TSI 320 DSG	64.630	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1	C	563
Golf	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 115	26.035	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4	C	380
1.5 eTSI 115 DSG	27.640	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2	C	380
1.5 TSI 115 Life	28.380	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4	C	380

1.5 TSI 115 Más	28.575	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,5	C	380
1.5 eTSI 115 DSG Life	30.120	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2	C	380
1.5 eTSI 115 DSG Más	30.310	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2	C	380
1.5 TSI 150 50 Aniversario	33.460	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4	C	380
1.5 eTSI 115 DSG 50 Aniversario	34.485	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4	C	380
1.5 eTSI 150 DSG 50 Aniversario	35.200	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4	C	380
GTI 2.0 TSI 265 DSG	44.735	1.984	G	265	2	4.289	1.789	1.478	7,1	C	374
R 2.0 TSI 320 4Motion DSG7	56.615	1.984	G	320	4	4.290	1.789	1.458	7,8	C	374
R 2.0 TSI 333 4Motion DSG7 20 Aniv.	68.915	1.984	G	333	4	4.290	1.789	1.458	7,8	C	374
Variant 1.0 TSI 110	27.210	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,5	C	611
Variant 2.0 TDI 115	29.385	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5	C	611
Variant 1.5 TSI 130	30.820	1.498	G	130	2	4.633	1.789	1.498	5,4	C	611
Variant 2.0 TDI 115 DSG7	31.165	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5	C	611
Variant 1.0 eTSI 110 DSG7 Life	31.290	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,2	C	611
Variant 1.5 TSI 150 Life	31.715	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,7	C	611
Variant 1.5 TSI 150 R-Line	35.460	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8	C	611
Variant 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line	38.115	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8	C	611
Variant R 2.0 TSI 320	52.380	1.984	G	320	4	4.633	1.789	1.498	7,8	C	611
ID.3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 150 kW 58 kWh	34.640		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9	0	385
Pro Más 150 kW 58 kWh	36.270		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15	0	385
Pro S 150 kW 77 kWh	37.610		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9	0	385
Pro S Más 150 kW 77 kWh	39.240		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15,2	0	385
ID.4	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Pro 286 CV 77 kWh	43.460		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16	0	543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion	45.250		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,5	0	543
Pro 286 CV 77 kWh Más	45.337		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16,3	0	543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion Más	47.122		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,8	0	543
GTX 340 CV 77 kWh	55.310		E	340	4	4.584	1.852	1.612	17,1	0	543
ID.5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	46.720		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0	0	549
Pro 286 CV 77 kWh Más	48.670		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0	0	549
GTX 340 CV 77 kWh	57.230		E	340	4	4.582	1.852	1.619	16,4	0	549
ID.7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	57.055		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,1	0	532
Tourer Pro 286 CV 77 kWh	58.775		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5	0	545
Tourer Pro 286 CV 77 kWh Más	61.820		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5	0	545
ID.Buzz	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Pro 204 CV 77 kWh	61.480		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8	0	1121
1st Edition 204 CV 77 kWh	71.425		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8	0	1121
Passat 2024	**Euro NCAP: N.D.**										

Variant 1.5 eTSI 150 DSG	42.470	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4	C	690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG Business	45.265	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4	C	690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG R-Line	49.135	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,7	C	690
Variant 2.0 TDI 150 DSG Business	45.930	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5	C	690
Variant 2.0 TDI 150 DSG R-Line	49.785	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5,2	C	690
Polo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Life	23.555	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2	C	351
1.0 TSI 95 Life DSG7	26.540	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,5	C	351

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 95 R-Line	24.985	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 115 R-Line DSG7	28.970	999	G	115	2	4.074	1.751	1.451	5,6		351
GTI DSG7	34.375	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
GTI DSG7 25 Aniversario	36.510	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
Taigo	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5		438
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9		438
1.0 TSI 110 DSG R-Line	28.020	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	6,0		438
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1		438
T-Cross	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 5p S/S	22.410	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 95 5p S/S Life	24.365	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 95 5p S/S Más	24.550	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S	25.095	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S	25.275	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S DSG	26.400	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S DSG	26.590	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S	28.365	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S DSG	29.675	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 150 R-Line 5p S/S DSG	31.640	1.498	G	150	2	4.110	1.782	1.558	5,9		385
T-Roc	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0		445
1.5 TSI 150 Life	30.550	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
2.0 TDI 150 Life	32.820	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	4,6		445
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0		445
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8		445
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-		284
Tiguan	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1		652
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4		652
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3		652
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4		652
2.0 TDI 150 DSG R-Line	50.250	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,6		652
Touareg	**Euro NCAP: N.D.**										
3.0 TDI V6 231 Premium 4M 5p tip.	69.785	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 231 Pure 4M 5p tip.	65.530	2.967	D	231	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 286 Premium 4M 5p tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TSI V6 340 R-Line 4M 5p tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9		810
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M 5p tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4		810
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7		610

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
R 3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8		610
Amarok	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6		-
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9		-
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1		-
Touran	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 115 Edition 5p	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6		743
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p	33.110	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p DSG7	35.270	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p	36.710	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p DSG7	37.360	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 Edition 5p	28.985	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p	33.955	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p DSG6	37.445	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p	37.415	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p DSG7	41.190	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 190 BMT Sport 5p DSG6	43.420	1.968	D	190	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743

VOLVO

volvo.es

EX30	**Euro NCAP: N.D.**										
Single Motor	36.770		E	272	2	4.233	1.837	1.555	16,7		325
Single Motor Extended Range	42.034		E	272	2	4.233	1.837	1.555	15,7		325
Twin Motor	48.265		E	428	4	4.233	1.837	1.555	16,3		325
EX90	**Euro NCAP: N.D.**										
Twin Ultra	104.895		E	408	4	5.037	1.964	1.747	20,9		692
Twin Performance Ultra	109.900		E	517	4	5.037	1.964	1.747	21,1		692
EC40	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Recharge Single Core	44.600		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	52.880		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444
C40	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Recharge Single Core	48.884		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	57.343		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444
S60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Gasolina Aut. Momentum Pro	43.200	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
B5 Gasolina Aut. Momentum Pro	46.350	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
T6 Recharge AWD Inscription Expression	55.750	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T6 Recharge AWD Inscription	58.470	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T8 Recharge AWD Inscription Expression	58.750	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
Polestar Engineered T8 Twin Engine	69.170	1.969	G	405	4	4.761	1.850	1.431	1,9		390
S90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 190 Momentum Pro Aut.	53.150	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 190 Inscription Aut.	57.111	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Momentum Pro Aut.	57.650	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 R-Design Aut.	58.054	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Inscription Aut.	62.550	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge R-Design Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription	74.640	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
V60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B3 Gasolina Momentum Core	41.550	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B4 Gasolina Momentum	44.950	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529

B4 Diesel Momentum Core	45.675	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,4		529
B4 Gasolina Momentum Pro	47.088	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B5 Gasolina Momentum	48.100	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B3 Gasolina Inscription	48.655	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B4 Gasolina Inscription	50.986	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B5 Gasolina Inscription	53.193	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,0		529
T6 Recharge AWD Inscription Express.	55.450	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design Express.	57.145	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD Inscription Express.	58.450	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD Inscription	59.685	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design	59.988	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design Express.	60.144	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design	62.987	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
Cross Country B4 Diesel AWD	51.020	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,9		529
Cross Country B5 Gasolina AWD	54.458	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,5		529
V90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Momentum Pro Aut.	57.150	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B5 Momentum Pro Aut.	61.650	1.969	D	250	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B4 R-Design Aut.	61.740	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
XC40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Essential B3	42.600	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,5		443
Core B3	45.500	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B3	48.070	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B3	50.700	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Core B4	48.000	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B4	50.500	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B4	53.150	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
EX40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Essential Single Motor	46.600		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor	48.294		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor Ext. Range	50.800		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,6		441
Plus Single Motor	51.077		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Plus Twin Motor AWD	56.700		E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Ultra Single Motor Ext. Range	57.720		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Ultra Twin Motor AWD	60.838		E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583		E	252	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441

EX40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Essential Single Motor	46.600		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor	48.294		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor Ext. Range	50.800		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,6		441
Plus Single Motor	51.077		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Plus Twin Motor AWD	56.700		E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Ultra Single Motor Ext. Range	57.720		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Ultra Twin Motor AWD	60.838		E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441

TU REVISTA DE motos 2000

Una publicación de
GRUPO V
www.grupov.es

PRUEBAS • COMPARATIVAS • GUÍA DE PRECIOS • NOTICIAS • PRODUCTOS

Consumo medio combinado de 4,5 a 6,3 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO_2 de 119 a 145 g/km. (Valores WLTP). Imagen acabado SEAT León FR XS con opcionales.